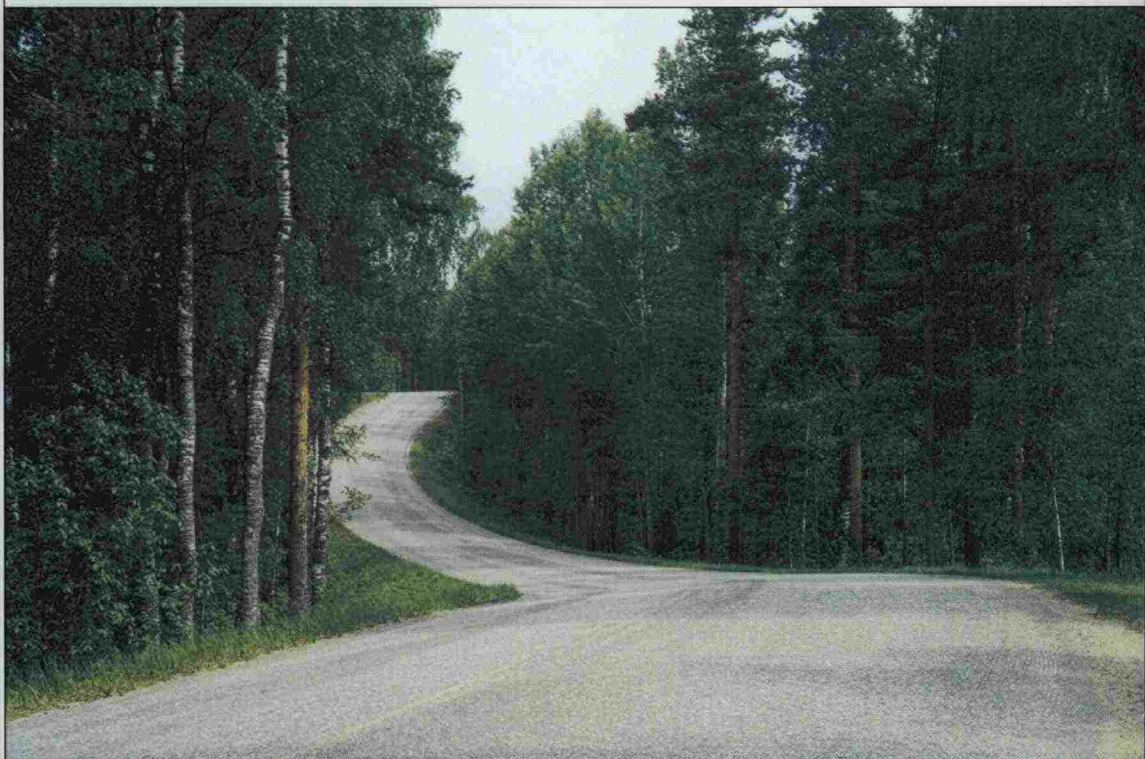


Antti Meriläinen, Anna Saarlo, Jyrki Rinta-Piirto

Alempiasteisen tieverkon strategiat

Tienpidon kohdentamisen vaikutukset kylien kehitykseen



Tielaitoksen
selvityksiä
80/1996

Helsinki 1996

S11 Tienpidon
yhteiskunnalliset
vaikutukset

Tielaitoksen selvityksiä
80/1996

Antti Meriläinen, Anna Saarlo, Jyrki Rinta-Piirto

Alempiasteisen tieverkon strategiat

Tienpidon kohdentamisen vaikutukset kylien kehitykseen

Tielaitos

S11 Tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset

Helsinki 1996

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-308-2
TIEL 3200447
Oy Edita Ab
Helsinki 1997

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallintopalvelut,
painotuotemyynti
Telefaksi 0204 44 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos

Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde 0204 44 150

Asiasanat kehittäminen, maaseutu, tavoitettavuus, tieverkko
Aiheluokka 02

Tiivistelmä

Työssä selvitetään, millaisia ovat alempiasteisten teiden ylläpidon ja hoidon vaikutukset valtakunnan eri osissa. Lisäksi arvioidaan tienpidon eri panostustasojen vaikutuksia kylien kehitykseen valtakunnan tasolla. Kylien elinvoimaisuustarkastelussa arvioidaan elinvoimaindikaattorijärjestelmällä valittujen kohdoteiden parannustoimenpiteiden vaikutus teiden vaikutusalueen elinvoimaan. Toisenlaisen näkökulman kylien yhdysteiden parantamisen vaikutuksiin tuovat kyläkohtaiset teemahaastattelut ja kyselyt, joissa tulevat esiin paikalliset näkemykset teiden hoitoon ja ylläpitoon liittyen.

Haastattelu- ja kyselytutkimuksen perusteella Lapin, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon kohdealueilla yleensä syvään maaseutuun tai ydinmaaseutuun kuuluvien, erityisesti kyliin johtavien huonokuntoisten sorateiden ylläpidolla ja hoidolla on varsin suuri merkitys. Teiden kunto voi olla myös kriittinen näiden alueiden kehitykseen vaikuttava tekijä. Mallitarkastelun mukaan sorapäälysteisten kylien yhdysteiden parantamisella on merkittävä vaikutus elinvoimaisuuteen, joka kasvaa näillä alueilla jopa 18 %.

Sitä vastoin Hämeen ja Etelä-Pohjanmaan kohdealueilla yleensä taajamien lievealueilla sijaitseviin kyliin johtavien suhteellisen hyväkuntoisten teiden parantamisella ei ole ratkaisevaa merkitystä kylien elinvoimaan. Mallitarkastelun mukaan tienpidon maksimaalisellakaan panostuksella ei saavuteta merkittäviä vaikutuksia elinvoimaan, joka kasvaa näillä alueilla enimmillään vain noin 7 %.

Tienpidon eri panostustasoilla ei ole suurta merkitystä päälystettyjen alempiasteisten teiden varrella sijaitsevien kylien elinvoimaan eikä suuria alueellisia eroja esiinny. Yleensä sorateihin kohdistuvilla tienpidon toimenpiteillä on voimakkaampi vaikutus haja-asutusalueiden kehitykseen, mutta suurimmat vaikutukset saadaan vasta voimakkaammilla tienpidon panostuksilla (esim. soratien päälystämällä) merkitsevyydeltään alhaisilla sorateilla. Toisaalta jo kevyemmällä panostuksella sorapäälysteisten teiden pysyvään perusparantamiseen saavutetaan syvän maaseudun haja-asutustyyppissä, lähinnä Lapissa ja Etelä-Savossa merkittäviä vaikutuksia kylien elinvoimaan.

Kullakin kohdealueella ensisijaiset alempiasteisten teiden tienpidon toimenpiteet tulisi kohdistaa erityisesti niille tieosuuksille, joiden kunto on lähitotasoltaan liian alhainen suhteessa tien merkitsevyyteen liikennöintiväylänä. Näin saataisiin kuhunkin panostustasoon nähden suurimmat haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen kohdistuvat hyödyt.

Maintenance strategies of the low-volume road network; the impact of road improvement measures on the development of rural communities. Finnish National Road Administration, Strategic Planning. Helsinki 1996. Publications of the Finnish National Road Administration 80/1996, 88 pages + 21 appendice pages. TIEL 3200447, ISSN 0788-3722, ISBN 951-726-308-2

Keywords rural community, road network, development, accessibility

Abstract

The objective of the study is to evaluate the impacts of low-volume road improvements in different parts of Finland. Furthermore, the contribution of different road maintenance measures to the village development is assessed at the national level. The study introduces a village vitality model for evaluating the impacts of low-volume road network improvements on the vitality of rural impact areas. Interviews and surveys of the selected villages, which represent the local views and opinions, provide another method for assessing the impacts of low-volume road improvements.

According to the interviews and surveys, the improvement of gravel roads of poor quality, which lead to villages located in the peripheral rural areas especially in the regions of Lappi, Northern Karelia and Southern Savo, will be of significant importance. The condition of these low-volume roads can also be a critical factor affecting the development of rural communities. According to the village vitality model, the improvement of gravel roads in these regions will improve the village vitality by 18 % at the maximum.

The improvement low-volume roads of relatively good quality leading to the villages located in the peripheral areas of towns in the regions of Häme and Southern Pohjanmaa, will not be a significant factor affecting the development of rural areas. According to the village vitality model, extreme road improvement measures will improve the village vitality only by 7 % at the maximum.

The different levels of road improvement are of minor significance to the vitality of villages locating along paved low-volume access roads. Furthermore, there are no major regional differences at the national level. Usually, the gravel road improvements have a greater impact on the development of rural areas, while the greatest impacts will be obtained with stronger road improvement measures (e.g. paving of gravel roads) on gravel roads of low significance. On the other hand, a moderate contribution to road maintenance by a permanent improvement of the structure of gravel roads will provide significant improvements in the village vitality of the peripheral rural areas of Lappi and Southern Savo.

The primary road improvement measures within every region should, however, be directed to those road segments which are of poor quality in regard to their level of significance. This will guarantee maximum benefits to the vitality of rural areas with regard to the level of low-volume road improvements and maintenance.

Alkusanat

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu alempiasteisen tieverkon rahoituksen tason ja kohdentamisen vaikutuksia kylien elinvoimaan. Tutkimus täydentää aikaisempia Hämeenlinnan ja Lahden seuduilla tehtyjä tutkimuksia. Tämän selvityksen laajemmalla otoksella saatiin selville myös valtakunnan osien väliset erot tienpidon vaikutuksissa. Tutkimustuloksia käytetään alemman tieverkon kehittämisen, ylläpidon ja hoidon valtakunnallisia strategioita määriteltäessä. Asutusnäkökulman lisäksi tiestön tason tarpeeseen vaikuttavat mm. kuljetusten vaatimukset ja teknis-taloudelliset kriteerit (esim. tiestön pääoma-arvon säilyminen). Näitä näkökulmia on tarkasteltu omissa selvityksissä.

Tutkimuksesta on LT-Konsultit Oy:ssä vastannut fil.lis. Antti Meriläinen. Työhön ovat osallistuneet myös fil.maist. Anna Saarlo sekä tekn. yo Jyrki Rinta-Piirto. Tutkimuksen onnistumisesta suuri ansio kuuluu myös Lapin, Pohjois-Karjalan, Etelä-Savon ja Etelä-Pohjanmaan kohdealueilta valittujen kylien asukkaille ja yrittäjille, jotka osallistuivat aktiivisesti tehtyihin haastatteluihin ja kyselytutkimukseen.

Tutkimus on osa Tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset -tutkimusohjelmaa.

Helsingissä tammikuussa 1997

Juha Parantainen

Tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset - tutkimusohjelma

Sisältö

1	JOHDANTO	11
2	ALEMPIASTEISEN TIEVERKON MERKITSEVYYSLUOKITUS	12
2.1	Yleistä	12
2.2	Alempiaasteisten teiden merkitsevyysluokitus	13
2.3	Tieluokitusten vastaavuus	15
3	TUTKIMUSMENETELMÄT	17
3.1	Yleistä	17
3.2	Tutkittavien kohdealueiden ja tiejaksojen valinta	18
3.3	Haastattelu- ja kyselytutkimus	22
3.4	Kylien elinvoimaisuusanalyysi	23
4	TIENPIDON TOIMIEN VAIKUTUS KYLIEN KEHITYKSEEN - HAASTATTELU- JA KYSELYTUTKIMUS	25
4.1	Yleistä	25
4.2	Haastattelujen ja kyselyjen tulokset alueittain	26
4.2.1	Lapin kohdealue	26
4.2.2	Pohjois-Karjalan kohdealue	35
4.2.3	Etelä-Savon kohdealue	43
4.2.4	Etelä-Pohjanmaan kohdealue	51
4.2.5	Hämeen kohdealue	59
4.3	Haastattelujen ja kyselyjen valtakunnallinen analyysi	63
4.3.1	Kylien kehitysnäkymät ja -edellytykset	63
4.3.2	Tien kunto ja parantamistoimenpiteet	65
4.3.3	Tienpidon panostusten vaikutus kylien kehitykseen	68
5	TIENPIDON TOIMIEN VAIKUTUS KYLIEN KEHITYKSEEN - ELINVOIMAISUUSANALYYSI	74
5.1	Elinvoimaisuustarkastelun lähtökohdat	74
5.2	Mallitulosten analysointi alueittain	75
5.3	Mallitulosten valtakunnallinen analyysi	79
5.4	Tienpidon panostusten ja kylien elinvoiman yhteys	80
6	TIENPIDON KOHDENTAMISEN VAIKUTUKSET KYLIEN KEHITYKSEEN	84
7	KIRJALLISUUSLUETTELO	87
8	LIITTEET	88

1 JOHDANTO

Aluepolitiikan tavoitteena on tasapainoinen alueellinen kehitys sekä alueellisten kehityserojen tasoittaminen. Nykyisessä laissa tasapainoisen alueellisen kehityksen edistämisestä (23.12.1988/1168) aluepoliittiset tavoitteet sisältävät väestönkehityksen alueellisen tasapainon edistämisen, pysyvän työpaikan saannin, riittävän toimeentulon, tärkeiden palvelujen saatavuuden ja hyvän elinympäristön turvaamisen, ammattitaidon ja osaamisen ajankäytön sekä väestön elinolojen alueellisesti tasapainoisen kehityksen ja tuotantorakenteen monipuolistumisen edistämisen.

Maaseutupolitiikan päämääränä on turvata maaseudun elinvoimaisuus koko maassa ja samalla edistää tasavertaisesti maaseutuväestön elinoloja. Haja-asutusalueilla ja alle 500 asukkaan taajamissa asuu noin neljäsosa maan väestöstä. Maaseudun elinkeino- ja yritysraakenne on hyvin monipuolinen. Maaseutuväestön työpanoksesta vain alle 30 % tulee nykyisin maataloudesta. Keskeisin tavoite on säilyttää riittävä maaseutualueiden väestömäärä ja asutus haja-asutusalueilla. Riittävä maaseutuväestön osuus on oleellista elintarvikehuollon ja puuraaka-aineen, mutta myös maaseutualueiden palvelujen ja muiden elinkeinojen turvaamiseksi.

Taajamien lievealueiden suosio asuinalueena on viime aikoina lisääntynyt ja työssäkäynti lähialueiden suuremmissa keskuksissa on kasvanut. Nämä alueet tukeutuvat mitä suuremmassa määrin taajamiin ja suurempiin keskuksiin, jotka tarjoavat työmahdollisuuksia maaseutuväestölle ja markkinoita maaseutuyrityksille. Siten asutuksen ja työpaikkojen säilyttämistä ja kehittämistä tulisi taajamien lievealueilla tukea.

Toisaalta varsinaiselle maaseudulle (ns. ydinmaaseudulle ja syvälle maaseudulle) on ominaista väestön voimakas lähtömuutto ja palvelujen vähentyminen. Kohtuullisten elinolosuhteiden turvaaminen näillä alueilla vaatii erityistoimenpiteitä, joista tieyhteyksien riittävä hoito ja ylläpito on yksi keskeisimmistä ja jolla haja-asutusalueiden kehitystä voidaan tukea.

Tulevaisuudessa haja-asutusalueiden tulisi yhä enemmän tukeutua omaan erikoistuneeseen tuotantoon ja osaamiseen, toimeentulopohjan monipuolistamiseen ja palvelu- ja asumisympäristön kehittämiseen.

Tässä tutkimuksessa määritellään ensin ns. alempiasteisen tieverkon (seutu- ja yhdystien) merkittävyyssluokitus, joka kuvaa eri tieosien tärkeyttä tieverkon osina. Tämän jälkeen esitellään valtakunnalliset esimerkkialueet ja tutkittavat tieosat. Näiden osalta selvitetään teiden ylläpidon ja hoidon vaikutuserot maan eri osissa toisaalta haastatteluihin ja kyselyjen avulla sekä toisaalta soveltaen ns. elinvoimaindikaattorimenetelmää. Lopuksi tutkitaan tienpidon eri panostustasojen vaikutuksia haja-asutusalueiden kehitystekijöihin ja kylien elinvoimaisuuteen merkittävyydeltään eri tasoilla alempiasteisilla teillä valtakunnan eri osissa.

2 ALEMPIASTEISEN TIEVERKON MERKITSEVYYSLUOKITUS

2.1 Yleistä

Tielaitoksella on käytössä kaksi luokittelujärjestelmää, joilla kuvataan yksittäisen tieosan verkollista asemaa. Toisaalta puhutaan ns. teiden toiminnallisesta luokituksesta, jonka mukaan tiet jaetaan pääteihin ja alempiasteisiin teihin.

Pääteihin kuuluvat:

- valtatie, jotka yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa sekä toimivat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen reitteinä
- kantatiet, jotka yhdistävät kaupunkikeskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa; lyhyet kaupunkien yhdyslinkit valtatieverkkoon luokitellaan pituudesta riippuen seutu- tai yhdysteiksi.

Alempiasteisiin teihin kuuluvat:

- seututiet, jotka yhdistävät kuntatason keskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet sekä yleiset rajanylityspaikat ylempiasteiseen tieverkkoon
- yhdystiet, joita ovat edellä mainittuihin luokkiin kuulumattomat yleiset tiet.

Toiminnallisen tieluokituksen lisäksi on olemassa hallinnollinen tieluokitus: valtatie, kantatie, muut maantiet ja paikallistiet. Hallinnollinen luokitus vaikuttaa tienpidon kustannusten jakoon valtion ja kuntien kesken.

Toinen luokitteluperuste on teiden kunnossapitoluokitus. Kunnossapitoluokka määräytyy tien toiminnallisen luokan ja keskimääräisen vuorokausiliikenteen perusteella. Kaksiajorataiset tiet ovat omana luokkana (Isk). Kunnossapitoluokitus ohjaa osaltaan teiden hoidon ja kunnossapidon voimavarojen kohdentamista teiden kesken.

Kumpikaan em. luokitteluperusteista ei välttämättä kuvaa eri tieosien tärkeyttä liikenneverkon osana eli tieosien merkitystä. Tien merkitys on luonnollisesti sitä suurempi, mitä useampi käyttäjäryhmä käyttää tieosaa. Tie voi olla esim. tärkeä työssäkäyntiväylä, asiointiväylä, kuljetusväylä tai joukkoliikenneväylä, joiden perusteella tien kokonaismerkitystä voidaan arvioida. Lisäksi tieosan keskivuorokausiliikenne ja raskaan liikenteen osuus tiellä kuvaavat tieosan merkitystä. Alempiasteisella tieverkolla on tieosuuksia, jotka nousevat merkitystekijöiden kannalta muiden toiminnalliselta tai kunnossapitoluokitukseltaan samantasoisten teiden yläpuolelle.

2.2 Alempiaasteisten teiden merkitsevyysluokitus

Valtakunnallinen alempiaasteisen tieverkon merkitsevyysluokitus, jolla voidaan testata virallista tieluokitusta, on määritetty työssäkäynnin, asioinnin, tien keskivuorokausiliikenteen ja raskaan liikenteen osuuden perusteella. Lisäksi teiosuuden tärkeys kuljetus- ja joukkoliikenneväylänä vaikuttaa tien merkitsevyyteen. Verrattaessa perinteistä teiden toiminnallista luokitusta ja kunnossapitoluokitusta uuteen merkitsevyysluokitukseen voidaan tehdä johtopäätöksiä nykyisin käytettävän luokituksen tarkoituksenmukaisuudesta. Samalla voidaan merkittävien teiden osalta ottaa kantaa rajankäyntiin alempiaasteinen tie - päätie ja vastaavasti vähämerkityksellisten teiden osalta rajankäyntiin alempiaasteinen tie - yksityistie.

Alempiaasteisen tieverkon merkitsevyyttä voidaan kuvata seuraavien kuuden tekijän perusteella:

Tien merkitys työssäkäyntiväylänä

Lähtökohtana merkittävien työssäkäyntiväylien määrittämiselle on valtakunnallisen kaupunkitasoisen työssäkäyntialuejaon muodostaminen. Työssäkäyntialuejako on muodostettu määrittämällä vuoden 1991 kunnittaisten lähtöpendelöinti- ja kaupunkikohtaisten sisäänpendelöintiosuuksien perusteella kunkin kunnan kaupunkitasoinen työssäkäyntialue. Tätä menetelmää soveltaen on Suomessa 45 kaupunkitasoista työssäkäyntikeskusta. On huomattava, että työssäkäyntialueet ovat varsin vakiintuneita, eikä suuria suuntautumismuutoksia tapahdu lyhyellä aikavälillä.

Tämän jälkeen on kunkin työssäkäyntikeskuksen vaikutusalueelta valittu vähintään 500 asukkaan taajamat, joista lähtevien työssäkäyntivirtojen katsotaan olevan merkittäviä. Nämä työssäkäyntivirrat on sitten sijoitettu lähtötaajaman ja työssäkäyntikeskuksen väliselle tieverkolle lyhimmän reitin periaatteella. Näin saadun työssäkäyntireitin alempiaasteiseen tieverkkoon kuuluvat tiet muodostavat siten merkittävän alempiaasteisen työssäkäyntiliikin.

Tien merkitys asiointiväylänä

Lähtökohtana merkittävien asiointiväylien määrittämiselle on Ympäristöministeriön ja Seutusuunnittelun keskusliiton tutkimus "Maakunta- ja kaupunkikeskusten vaikutusalueet" vuodelta 1988. Asiointialuejakona on käytetty valtakunnallista erikoistavarakaupan perusteella määritettyä kaupunkitasoista vaikutusaluetta. Tutkimuksen perusteella Suomessa on 87 kaupunkitasoista asiointikeskusta. On huomattava, että myös erikoistavarakaupan asiointialueet ovat varsin vakiintuneita, eikä suuria suuntautumismuutoksia tapahdu lyhyellä aikavälillä.

Työssäkäynnin tavoin on myös kunkin asiointikeskuksen vaikutusalueelta valittu vähintään 500 asukkaan taajamat, joista lähtevien asiointivirtojen katsotaan olevan merkittäviä. Nämä asiointivirrat on sitten sijoitettu lähtötaajaman ja asiointikeskuksen väliselle tieverkolle lyhimmän reitin periaatteella. Näin saadun asiointireitin alempiasteiseen tieverkkoon kuuluvat tiet muodostavat siten merkittävän alempiasteisen asiointilinkin.

Tien keskimääräinen vuorokausiliikenne

Alempiasteisen tieosan vuorokausiliikenne kuvaa myös tietyn tieosan merkitsevyyttä suhteessa muihin tieosiin. Keskimääräinen vuorokausiliikenne on saatu vuoden 1996 tierekisteristä, jossa liikenteen laskentavuodet vaihtelevat tieosittain. Tieosan katsotaan olevan merkittävä jos keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raja on saatu tutkimalla koko maan alempiasteisen tieverkon keskimääräisiä vuorokausiliikennemääriä.

Tien raskaan liikenteen osuus

Tärkeimmät alempiasteisen tieverkon tavarankuljetusväylät voidaan erottaa tarkastelemalla tierekisteristä saatavia tiekohtaisia raskaan liikenteen osuuksia kerrottuna keskimääräisellä vuorokausiliikenteellä. Tieosan katsotaan olevan merkittävä, jos raskaan liikenteen määrä ylittää 25 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Tien merkitys kuljetusväylänä

Maitokuljetukset muodostavat puukuljetusten ohella toisen tärkeän kuljetusvirran alempiasteisella tieverkolla. Näin ollen ne alempiasteiset reitit, joilla on maitokuljetuksia, on katsottu olevan merkittäviä. Maitokuljetusten kannalta merkittävät tieosat on määritetty Valio Oy:ltä tätä tutkimusta varten saadun maitokuljetusten valtakunnallisen reittiverkoston perusteella. Valion toiminta-alue ei kuitenkaan sisällä aivan koko valtakunnan aluetta, mikä asettaa alueelliset rajat alempiasteisen tieverkon merkitsevyysluokitukselle tämän tutkimuksen osalta.

Tien merkitys joukkoliikenneväylänä

Linja-autoreitin sijoittuminen alempiasteiselle tieosalle lisää sen merkitsevyyttä. Tässä tutkimuksessa tieosan katsottiin olevan merkittävä joukkoliikenneväylä, jos sillä kulkee kaksi edestakaista linja-autovuoroa päivässä. Linja-autoreitit ja vuoromäärät on saatiin Uudenmaan lääninhallituksen ylläpitämästä valtakunnallisesta joukkoliikennerekisteristä.

Ehdotus alempiasteisten teiden valtakunnalliseksi merkitsevyysluokituksiksi

Edellä mainittujen 6:n tekijän perusteella on tutkimuksessa määritelty alempiasteisen tieverkon "merkitsevyysluokitus" nykyisen toiminnallisen kunnosapitoluokituksen rinnalle. Merkitsevyysluokitus muodostetaan suoraan tieosalla vaikuttavien merkitsevyystekijöiden suhteessa, esim. jos tieosalla on yksi tekijä vallitsevana, kuuluu se merkitsevyysluokkaan 1 jne.

2.3 Tieluokitusten vastaavuus

Taulukkoon 1 on ryhmitelty alempiasteiset yleiset tiet työssä muodostetun merkitsevyysluokituksen perusteella. Tarkastelussa ovat olleet mukana ne yleiset tiet, joiden alueelta on ollut käytettävissä tieto niiden merkityksestä kuljetusväylänä. Tämän ehdon perusteella tarkastelun piiriin kuului noin 68 % alempiasteisten teiden koko verkosta.

Taulukko 1. Alempiasteisten teiden pituudet merkitsevyysluokittain.

Merkitsevyysluokka	Seututiet		Yhdystiet		Alempiast. tiet yht.	
	Pituus (km)	Osuus (%)	Pituus (km)	Osuus (%)	Pituus (km)	Osuus (%)
0	321	3.3	7 798	22.7	8 120	18.4
1	788	8.2	14 207	41.3	14 995	34.0
2	1 253	13.0	5 818	16.9	7 071	16.1
3	2 286	23.7	4 372	12.7	6 659	15.1
4	2 743	28.5	1 908	5.5	4 651	10.6
5	925	9.6	154	0.4	1 078	2.4
6	1 319	13.7	162	0.5	1 481	3.4
Tark. tiet yht.	9 635	100.0	34 419	100.0	29 074	100.0

Edellä kuvatun merkitsevyysluokituksen perusteella kertyi noin 8000 kilometriä yleistä tieverkkoa, johon ei työssä käytetyt merkitsevyyden kriteerit kohdistuneet. Tätä yleisten teiden joukkoa voidaan pitää merkitykseltään vähäisenä. Alimpaan merkitsevyysluokkaan kuuluvat yleiset tiet muodostuvat lähes yksinomaan yhdysteistä.

Kahteen ylimpään merkitsevyysluokkaan kuului tarkasteluista alempiasteisista teistä yhteensä noin 5 % eli 2 500 kilometriä. Merkitsevyydeltään luokkiin 5 ja 6 kuuluneista alempiasteisista teistä oli yhdysteitä vain noin 300 km.

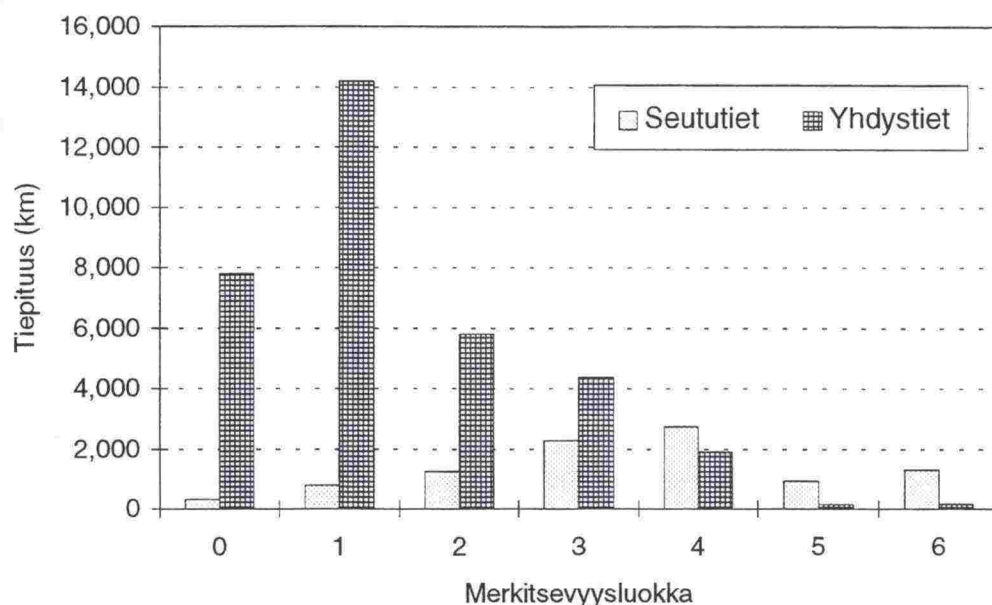
Kun vertaillaan tielaitoksen alempiasteisten teiden eli seutu- ja yhdysteiden osuuksia merkitsevyysluokituksessa, voidaan todeta nykyisten toiminnallisten luokkien profiiliin selvästi eroavan toisistaan (kuva 1) ja näin ollen nykyinen toiminnallinen luokitus vastaa pääosin hyvin myös nyt muodostettua merkitsevyysluokitusta. Kuitenkin jatkossa on syytä kiinnittää huomiota merkitsevyysluokaltaan alhaisten ja korkeiden yleisten teiden tarkoituksen-

mukaiseen toiminnalliseen luokitukseen. Tässä yhteydessä nousee esiin myös kysymys yksityisen ja yleisen tienpitovastuun rajasta.

Koska tässä työssä muodostettu merkitsevyysluokitus on liitetty tierekisteritietoihin graafisesti karttamuodossa, voidaan analyysiä edelleen syventää koskemaan vähämerkityksellisten yleisten teiden ja aluerakenteen vuorovaikutussuhdetta ja tarkentaa niitä kriteerejä, joiden perusteella yleinen tie luokitellaan merkitykseltään vähäiseksi. Näinä kriteereinä voivat tulla kyseeseen ainakin tien tieverkollinen asema (läpikulkutie/pistotie), tien vaikutuspiirin talouksien määrä, tien pituus ja yleisen tieverkon tiheys alueella.

Edellä kuvatulla menetelmällä tehty alempiasteisen tieverkon merkitsevyysluokitus toimii lähtökohtana kohdeteiden valinnassa eri puolilta Suomea, joiden osalta tutkitaan alempiasteisen tieverkon ylläpidon ja hoidon merkitystä tien vaikutusalueen elinvoimaan.

Liitteessä 1 on esitetty kohdealueilta valittujen alempiasteisten tieosuuksien merkitsevyyteen vaikuttavat tekijät sekä merkitsevyysluokitus. Liitteessä on esitetty vertailukohdaksi myös ko. teiden toiminnallinen ja kunnossapitoluokitus.



Kuva 1. Alempiasteisten teiden pituudet merkitsevyysluokittain.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

3.1 Yleistä

Tutkimuksen "Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus" (Tielaitoksen selvityksiä 55/1995) tavoitteena oli arvioida alempiasteisen tieverkon ylläpidon ja hoidon vaikutuksia kylien elinvoimaisuuteen sekä maaseutuyhdyskuntien kehitykseen kuudessa eri kylässä Hämeenlinnan työssäkäyntialueella. Samalla työn päämääränä oli testata käytettyjen mallimenetelmien sekä kysely- ja haastattelumenetelmien soveltuvuutta tieverkon kehitystoimenpiteiden arviointiin. Työmenetelmät osoittautuivat hyviksi kyseisen aihepiirin tutkimiseen ja työn johtopäätöksenä voidaan todeta, että kylien alempiasteisten yhdysteiden parantamistoimenpiteet Hämeessä tukevat haja-asutusalueiden yleistä kehitystä, mutta eivät ole ratkaisevia niiden elinvoimaisuuden kannalta.

Tutkimuksessa "Tien uudelleenrakentamisen vaikutukset kylien elinvoimaan" (Tielaitoksen selvityksiä 28/1996) tarkasteltiin miten haja-asutusalueella toteutettu uusi, nopea tieyhteys on vaikuttanut tien vaikutusalueen elinvoimaisuuden kehitykseen, asutuksen ja toimintojen sijoittumiseen sekä matkojen suuntautumiseen. Työn johtopäätöksenä voidaan todeta, että uuden tien rakentaminen aiheuttaa voimakkaan esikaupungistumiskehityksen eli muuttoliikkeen tien vaikutusalueelle työpaikan yleensä säilyessä suurissa keskuksissa. Lisäksi uusi tie ohjaa yhä suuremman, erityisesti päivittäistavarakaupan asiointivirran kylä- ja lähiökauppojen ohi taajamien suuriin kauppayksiköihin.

Tässä tutkimuksessa selvitetään, millaisia eroja tienpidon toimenpiteiden vaikutuksilla on valtakunnan eri osissa. Syntyvän perusaineiston avulla arvioidaan alemman tieverkon toimien kohdentamisen vaikutuksia kylien kehitykseen valtakunnan tasolla.

Tienpidon toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan valituilla kohdoteilla aikaisäästöinä ja sitä kautta saavutettavuusmuutoksina. Tienpidon pysyvien ominaisuuksien lisäksi huomioidaan myös tienkäyttäjän kokemat kausiluonteiset tien kuntoon liittyvät ongelmat (esim. kelirikko, talvikunnossapito).

Kylien saavutettavuustarkastelun tutkimuskehikko muodostuu eri puolilta Suomea valituista kohdealueista sekä niiltä valituilta, merkitsevyydeltään eri tasoisilta päälystetyiltä ja sorapäälysteisiltä teiltä (kuva 2). Valituista kylistä tehtyjen kyselyjen perusteella määritetään matka-aika ylempiasteiselle tieverkolle johtavalle kylän yhdystielle normaaliolosuhteissa sekä äärimmäisissä keliolosuhteissa. Näiden erotuksena lasketaan ns. keskimääräinen vuosittainen matka-aikavaraus sekä määritetään elinvoimaisuusanalyysiin tarvittavat saavutettavuusindikaattorit (saavutettavuus kuntakeskukseen ja työssäkäyntialueen keskukseen).

Haja-asutustyyppi							
Kaupunkien lievealue			⊗⊗▽		▽	▽	▽
Ydinmaaseutu		⊗	+ # ▽	◆ + ▽		+ ###	+ # ⊗
Syvä maaseutu	+	◆ + #	◆ +				
	0	1	2	3	4	5	6
Kylän yhdystien merkitsevyysluokka							
Lappi ◆	Pohjois-Karjala +	Etelä-Savo #	Etelä-Pohjanmaa ⊗			Häme ▽	

Kuva 2. Kohdealueiden kylätyypit ja kylien yhdystien merkitsevyysluokitus.

Kun muut kylien elinvoimaa kuvaavat indikaattorit pidetään ennallaan, saadaan erityyppisten ja merkitsevyydeltään erilaisten teiden äärimmäisten parantamistoimenpiteiden vaikutus kylien saavutettavuuteen ja sitä kautta kylien elinvoiman kehitysnäkymiin eri puolilla Suomea.

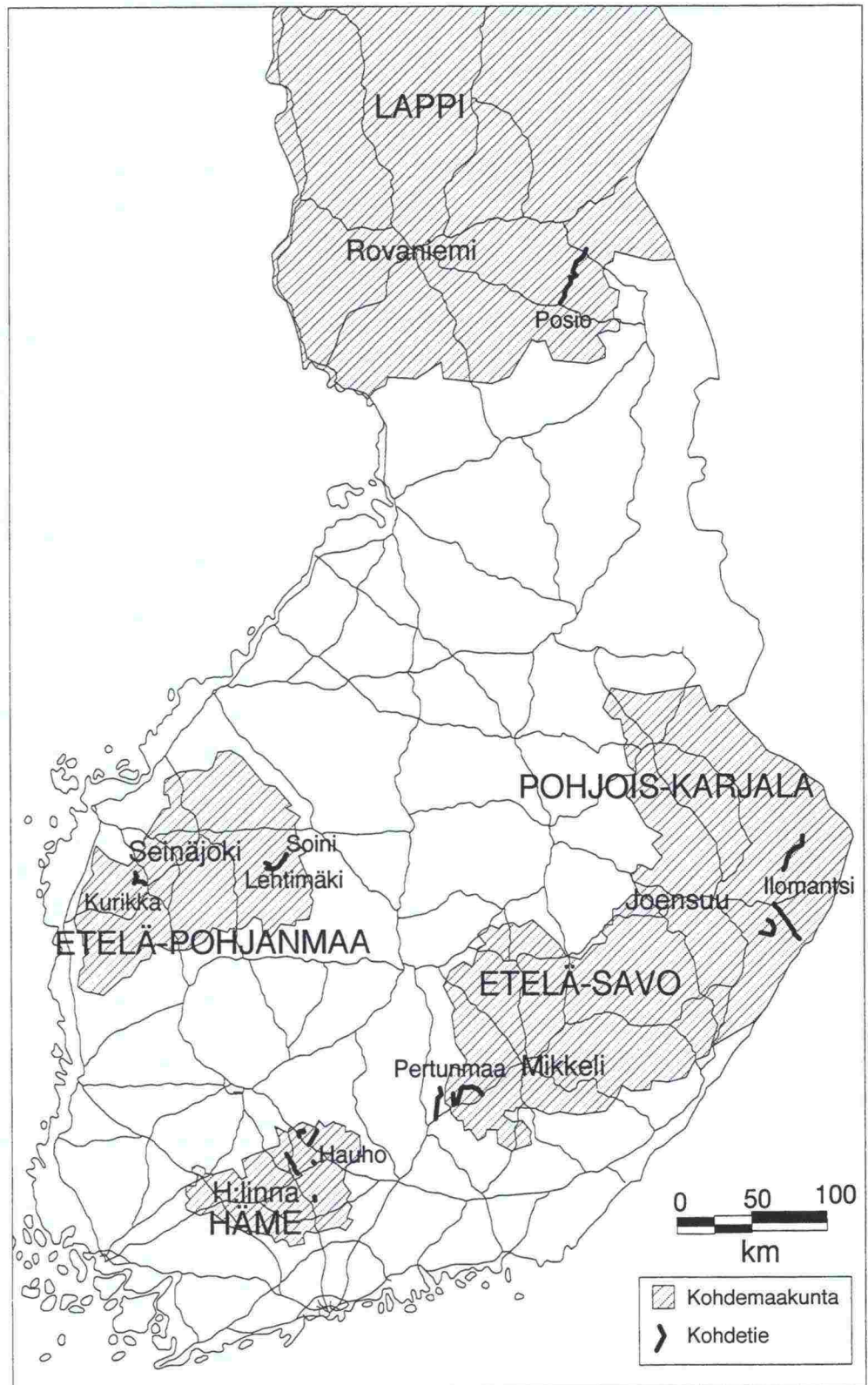
3.2 Tutkittavien kohdealueiden ja tiejaksojen valinta

Valtakunnallisesti edustaviksi esimerkkialueiksi huomioiden aikaisemmat ja tekeillä olevat selvitykset on tähän tutkimukseen valittu seuraavat alueet:

- syrjäseutujen haja-asutustyyppi (Lappi)
- maatalousvaltainen haja-asutustyyppi (Pohjois-Karjala)
- metsäteollisuusorientoitunut haja-asutustyyppi (Etelä-Savo)
- pienyrittäjäpainottunut haja-asutustyyppi (Etelä-Pohjanmaa)

Lisäksi aikaisemmassa tutkimuksessa "Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus" esimerkkialueena oli taajamien lievealueen haja-asutustyyppi (Häme).

Seuraavassa on tarkemmin esitetty valitut tiejaksot eri kohdealueilta (kuva 3). Tiejaksojen sijainti on tarkemmin esitetty kuvissa 5, 11, 17, 23 ja 29.



Kuva 3. Kohdealueiden ja -teiden sijainti Suomessa.

Lappi

Alueella tutkittiin tarkemmin yhtä tieosuutta, maantietä 945 välillä Perä-Posio-Jumisko ja sen jatketta (mt 9451) välillä Jumisko-Morottaja. Tien vaikutusalueelle kuuluu kolme kylää: Lehtiniemi, Ristilä ja Jumisko-Vääräjärvi. Tarkasteltava tie on Perä-Posion ja Lehtiniemen välillä päällystetty, mutta muuttuu huonokuntoiseksi soratieksi välillä Lehtiniemi-Morottaja. Tieosuus kuuluu päällystetyltä osuudeltaan merkitsevyysluokkaan 3 ja muuten luokkaan 1.

Pohjois-Karjala

Alueelta valittiin tarkempaan tarkasteluun kolme eri tieosuutta:

- mt 496 välillä Hoilola-Kovero, joka yhdistää rajan läheisyydessä sijaitsevat Hoilolan ja Öllölän kylät Tuupovaaran kuntakeskukseen ja edelleen Ilomantsi-Joensuu kantatielle. Tie on koko osuudelta päällystetty, joka kuitenkin merkittävästi huononee Öllölä-Hoilola välillä. Tie kuuluu Hoilola-Tuupovaara välillä merkitsevyydeltään luokkaan 3 ja Tuupovaaran ja Koveron välillä luokkiin 5 ja 6.
- mt 5201 välillä Tervavaara-Huhus-Käenkoski, joka yhdistää Koitereen eteläpuoleiset kyläkeskukset Ilomantsiin johtaviin pääväyliin. Tie on sorapäällysteinen ja paikoitellen huonokuntoinen. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 1 ja 2.
- pt 15613 ja osa tieosuudesta pt 15615 välillä Oskola-Uskali-Valkeavaara, joka on esimerkki syrjäkyliä yhdistävästä sorapäällysteisestä, mutkaisesta ja huonokuntoisesta paikallistiestä. Tie toimii kuitenkin ainoana yhteytenä syrjäkylistä Kiihtelysvaaran kuntakeskukseen. Tie kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 0 ja 1.

Etelä-Savo

Alueella tutkittiin neljää eritasoista haja-asutusalueelta valtatielle 5 johtavaa säteettäistä tieosuutta Pertunmaan ja Hartolan kunnissa. Tutkittavat tieosuudet olivat:

- mt 428 välillä Pertunmaan keskustaajama-Lihavanpää-viitostie, joka on äskettäin perusparannettu, suhteellisen hyväkuntoinen päällystetty väylä. Tieosuus yhdistää Pertunmaan keskustaajaman viitostielle Mikkelin suuntaan. Merkitsevyydeltään tie kuuluu luokkiin 5 ja 6.
- mt 426 välillä Pertunmaan keskustaajama-Kuorti, joka mutkainen ja kaipa päällystetty väylä ja suurin yhteys Pertunmaan keskustaajamasta viitostielle Heinolan suuntaan. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 3 ja 4.

- pt 15062 välillä Mansikkamäki-Kuortti, joka huonokuntoinen päällystetty yhdystie Pertunmaan haja-asutusalueelta viitostielle Kuorttiin. Merkitsevyydeltään tieosuus kuuluu luokkaan 2.
- mt 4251 välillä Koitti-Koskenmylly, joka on sorapäällysteinen yhdystie Hartolan haja-asutusalueelta viitostielle Heinolan suuntaan. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 1 ja 2.

Etelä-Pohjanmaa

Alueella tutkittiin neljää eritasoista sekä päällystettyä että sorapäällysteistä kylien yhdystietä. Tutkittavat tieosuudet olivat:

- mt 697 välillä Soini-Lehtimäki, joka on päällystetty, kapea, mutkainen ja kuoppainen tieosuus, mutta samalla tärkeä seudullinen työssäkäynti- ja asiointiväylä. Merkitsevyydeltään tieosuus kuuluu luokkiin 5 ja 6.
- mt 17489 ja 17491 välillä Rannankylä-Keskikylä-Lehtimäen keskustaa-
jama, joka sorapäällysteinen, erittäin huonokuntoinen tie, mutta suori-
n yhteys tienvarren asutukselle ja yrityselämälle Lehtimäen keskustaaja-
maan. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkaan 1.
- mt 17337 ja 17373 välillä Nopankylä-Viitala, joka on päällystetty, mutta
pintakunniltaan erittäin huono yhdystie Kurikan taajamaan. Merkitse-
vyydeltään tieosuus kuuluu luokkiin 1 ja 2.
- mt 17367 välillä Viitala- Panttila, joka on sorapäällysteinen yhdystie Kuri-
kan haja-asutusalueelta Kurikan ja Ilmajoen keskustajamiin ja valtatielle
3. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 2 ja 3.

Häme

Alueelta valittiin tarkempaan tarkasteluun kuusi eri tieosuutta:

- mt 13961 välillä Torvoila-valtatie 12, joka yhdistää syrjässä pääväyliltä
pitkän ja huonokuntoisen sorapäällysteisen yhdystien päässä sijaitsevan
maatalousvaltaisen järvenrantakylän päätieverkkoon. Tie kuuluu
merkitsevyydeltään luokkiin 1 ja 3.
- mt 3223 välillä Sappee-valtatie 12, joka yhdistää syrjässä pääväyliltä pit-
kän päällystetyn yhdystien (läpikulkutien) varrella sijaitsevan järvenranta-
kylän päätieverkkoon. Tieosuus kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 1 ja
2.
- mt 3061 välillä Tyrväntö-kantatie 57, joka yhdistää päällystetyn pistotien
päässä sijaitsevan perinteikkään maatalousoppilaitoksen synnyttämän
lähiötyyppisen kylän päätiehen. Tie kuuluu merkitsevyydeltään luokkiin 2
ja 3.

- mt 305 välillä Eteläinen-valtatie 10, joka yhdistää pääteiden läheisyydessä sijaitsevan, voimakkaasti kasvavan nukkumalähiökylän päätieverkkoon. Tie kuuluu merkitsevyydeltään luokkaan 5.
- mt 3053 välillä Pekola-Hämeenlinna, joka yhdistää maatalousvaltaisen, kaupunkikeskuksen lähellä sijaitseva kylän maakuntakeskukseen. Tie kuuluu merkitsevyydeltään luokkaan 5.
- pt 13836 (ja osa yksityistietä) välillä Leppäkoski-Ryttylä, joka yhdistää pienyrittäjävaltaisen, kahden kaupungin vaikutusalueen rajalla sijaitseva vanha teollisuuskylän lähimmälle rautatieasemalle. Tie kuuluu merkitsevyydeltään luokkaan 2.

3.3 Haastattelu- ja kyselytutkimus

Toisenlaisen näkökulman kylien yhdysteiden parantamisen vaikutuksiin tuovat kyläkohtaiset teemahaastattelut ja kyselyt, joissa tulevat esiin paikalliset näkemykset teiden hoitoon ja ylläpitoon liittyen.

Haastattelututkimuksen kohderyhminä valittujen kohdeteiden vaikutusalueilla olivat toisaalta asukkaita edustavat kylätoimikunnat sekä eri yrityselämän edustajat. Teemahaastatteluissa kyliä edustivat kyläjohtokuntien puheenjohtaja tai edustaja. Yrityshaastatteluihin valittiin mahdollisuuksien mukaan eri yrityssektorien edustajia (mm. kyläkauppiaat, liikennöitsijät, matkailuyrittäjät, teollisuuden pienyrittäjät). Haastattelututkimus käsitti noin 20 asukas- ja yrityshaastattelua viideltä eri kohdealueelta.

Teemahaastatteluilla pyrittiin selvittämään kohdealueiden yleisiä kehityspiirteitä ja tien parantamistoimenpiteiden merkitystä niiden vahvistajana tai hillitsijänä. Haastatteluissa käsiteltyjä teemoja asukkaiden osalta olivat:

- väestön- ja muuttoliikkeen kehitys
- asiointi ja työssäkäynti
- kuljetukset tiellä
- elinkeino- ja yritystoiminta
- vapaa-ajan asutus ja matkailu
- tiestön nykytilanne ja ongelmat
- tiestön parannusehdotukset.

Yritysten osalta haastattelut keskittyivät tien kunnon merkitykseen ja parannustoiveisiin yrityksen toimintojen kannalta.

Tutkimukseen valittujen kohdekylien edustajien teemahaastattelujen yhteydessä jaettiin tien vaikutuspiirin asukkaille erillinen kysely, jonka avulla pyrittiin selvittämään kohdetien ylläpitoon ja hoitoon liittyviä ongelmia sekä parantamistoimenpiteiden merkitystä (liite 4). Lisäksi kyselyn avulla selvitettiin työssäkäynnin ja asioinnin suuntautumista kylistä lähialueen keskuksiin. Kyselyyn saatiin 317 hyväksyttyä vastausta viideltä kohdealueelta palautusprosentin ollessa 72 %.

3.4 Kylien elinvoimaisuusanalyysi

Kylien elinvoimaisuustarkastelussa arvioidaan elinvoimaindikaattorijärjestelmällä valittujen kohdeteiden äärimmäisten parannustoimenpiteiden vaikutusten vaikutusalueen elinvoimaan.

Elinvoimaindikaattorijärjestelmän avulla voidaan kvantitatiivisesti kuvata eri alueyksiköiden elinvoimaisuuden kehitystä tai siinä ilmeneviä ongelmia. Elinvoima koostuu useista eri indikaattoriryhmistä ja yksittäisistä indikaattoreista, jotka yhdessä vaikuttavat siihen, miltä alueen potentiaalinen kehityssuunta ja kehityksen nopeus suhteessa muihin kyliin vaikuttaa.

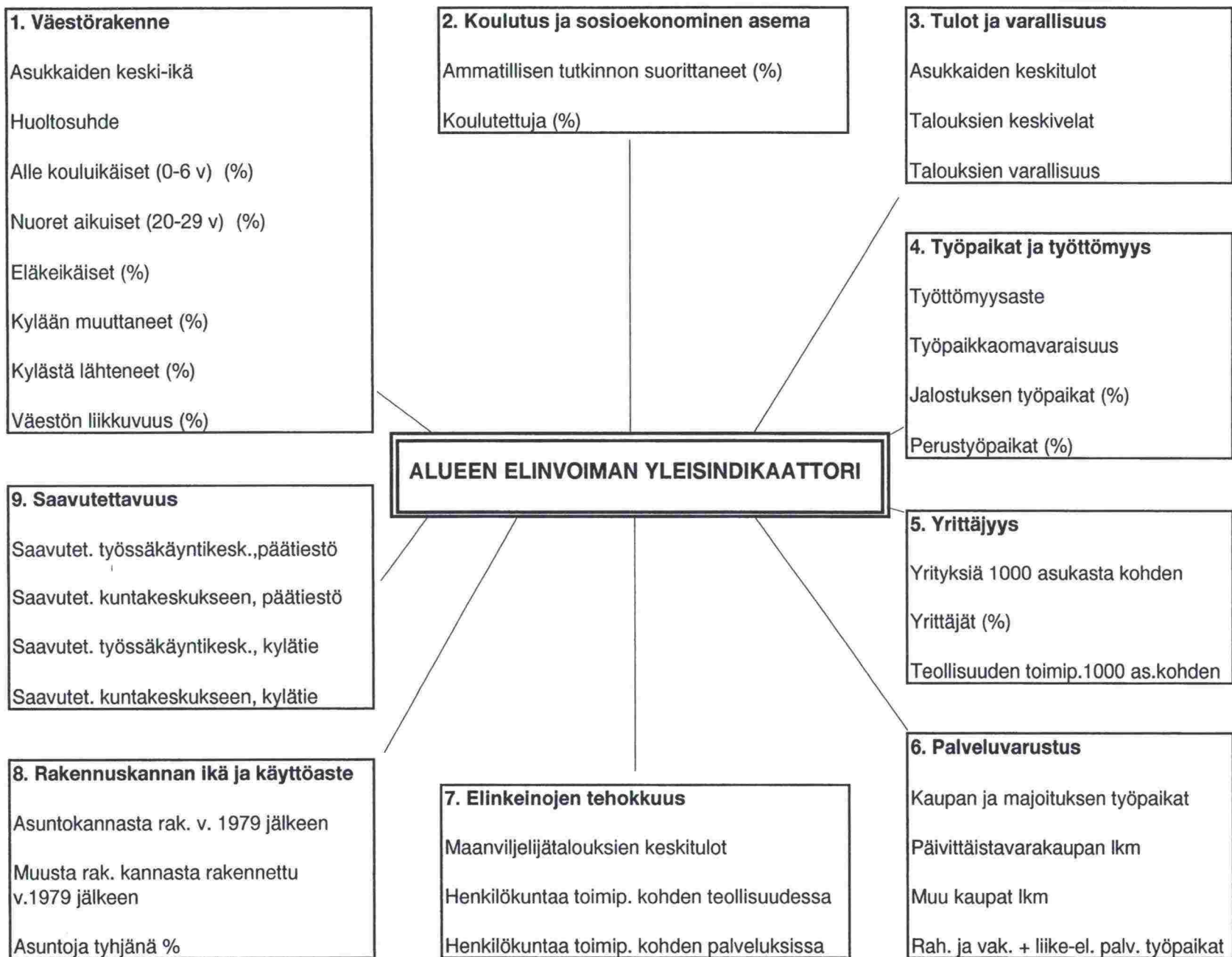
Kylien elinvoimaisuutta kuvaava indikaattorijärjestelmä rakentuu kolmesta tarkastelutasosta (kuva 4):

- yksittäiset indikaattorit (34 kpl, lasketaan erikseen jokaiselle tarkasteltavalle alueelle), ryhmitellään indikaattoriryhmiksi
- indikaattoriryhmät (lasketaan jokaiselle tarkasteltavalle alueelle ja määritellään alueen elinvoiman yleisindikaattori)
 - ryhminä väestörakenne, koulutus, tulot ja varallisuus, työpaikat ja työttömyys, yrittäjäyys, palveluvarustus, elinkeinojen tehokkuus, rakennuskannan ikä ja käyttöaste sekä saavutettavuus
- alueen elinvoiman yleisindikaattori (kuvastaa tarkasteltavan alueen elinvoimaa muihin alueisiin verrattuna).

Menetelmän mukaan kullakin alueelta valitun kohdetien vaikutusalueelle kerätään Suomi-CD tietokannasta em. yksittäiset indikaattorit postinumero- aluetarkkuudella sekä määritetään kunkin alueen kokonaiselinvoimaisuutta kuvaava indeksi (alueen elinvoiman yleisindikaattori).

Kullekin maantieteelliselle esimerkkialueelle Suomessa määritetään oma samanlaisten kylien taustajoukko ja kunkin tarkasteltavan alueen yksittäiset indikaattorit suhteutetaan valitun taustajoukon yksittäisiin indikaattoreihin.

Kuva 4. Kylän elinvoimaisuutta kuvaava indikaattorijärjestelmä.



4 TIENPIDON TOIMIEN VAIKUTUS KYLIEN KEHITYKSEEN - HAASTATTELU- JA KYSELYTUTKIMUS

Haastattelu- ja kyselytutkimuksen perusteella ei Etelä- ja Länsi Suomen kohdealueiden kylien yhdysteiden parantamisella ole keskeistä merkitystä tien vaikutusalueen elinvoimaan. Sitä vastoin Pohjois- ja Itä-Suomen kohdealueilla erityisesti alempiasteisten kyliin johtavien sorateiden ylläpidolla ja hoidolla on merkitystä haja-asutusalueen elinvoimaan tien vaikutuspiirissä. Näissä yleensä syvään maaseutuun tai ydinmaaseutuun kuuluvissa haja-asutustyypeissä alempiasteisten teiden kunto voi olla myös kriittinen alueiden kehitykseen vaikuttava tekijä.

Alempiasteisten teiden tienpidon panostustasoihin liittyen niukat resurssit tulisi kohdistaa päällystettyjen teiden kunnostukseen, sillä näin saadaan välttämätön haja-asutusalueiden kehitystä edistävä, mutta vaikutuksiltaan vähäisempi "ensiapu" suhteellisesti alhaisemmilla kustannuksilla. Toisaalta suuremmat tienpidon resurssit tulisi kohdistaa sorateiden kunnostukseen, jolloin suhteellisesti korkeammilla kustannuksilla saatavat vaikutukset haja-asutusalueiden kehitykseen ovat selvästi suuremmat.

4.1 Yleistä

Tässä kappaleessa käydään kohdealueittain läpi teemahaastattelujen tärkeimmät tulokset jaoteltuna kohdealueen kehitysnäkymiin ja -edellytyksiin sekä kohdeteiden ongelmiin ja parannustoiveisiin. Tämän jälkeen selvitetään kylien asukkaille kohdistetun kyselyn tärkeimmät tulokset. Lopuksi analysoidaan sekä haastattelujen että kyselyjen tuloksia valtakunnallisesta näkökulmasta sekä selvitetään, mikä on tienpidon eri panostustasojen merkitys haja-asutusalueen kehitystekijöihin eri tyyppisillä alempiasteisilla teillä valtakunnan eri osissa.

4.2 Haastattelujen ja kyselyjen tulokset alueittain

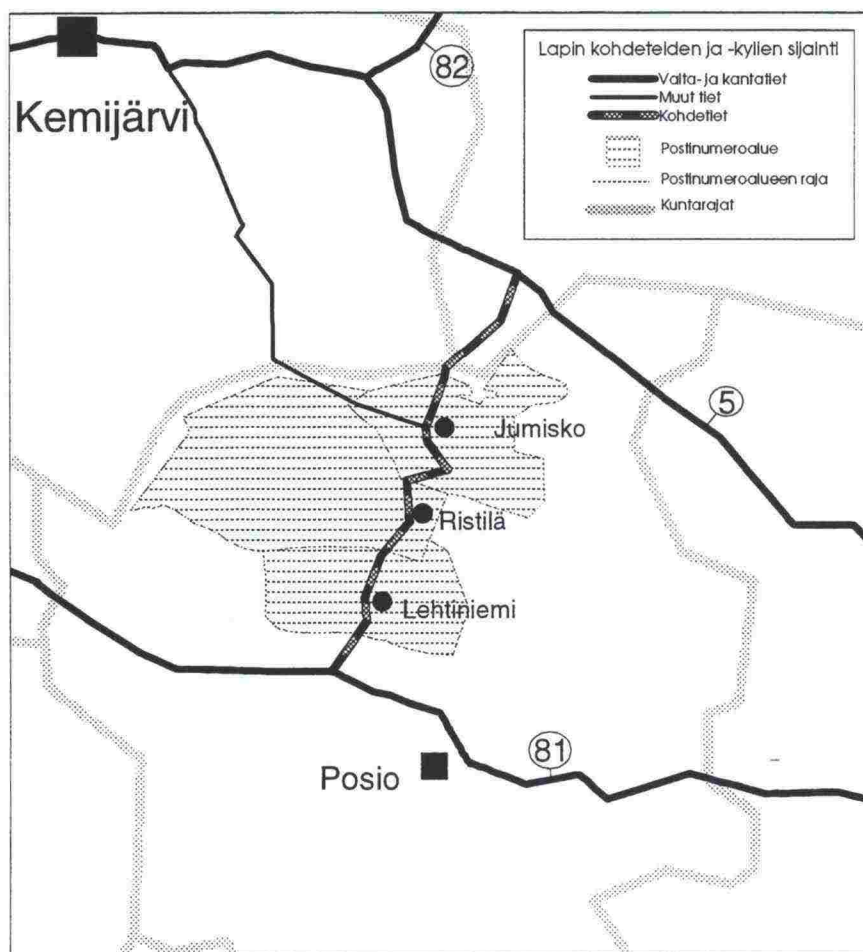
4.2.1 Lapin kohdealue

Kehitysnäkymät ja -edellytykset

Tien vaikutusalueella tehtiin 3 kylätoimikuntien puheenjohtajien teemahaastattelua ja 3 yrityshaastattelua. Lisäksi haastateltiin kunnan elinkeinoasiamiestä ja liikenneinsinööriä sekä Veitsiluoto Oy:n Lapin puukuljetuksista vastaavaa kuljetuspäällikköä. Kyläkohtaisia kyselyjä palautettiin 85 kpl kolmesta esimerkkikylästä (kuva 5).

Väestönkehitys ja muuttoliike

Kohdetien vaikutusalueen asutuksen sijoittumiseen on vaikuttanut järviluonto ja kalaisat vedet. Kyläläiset ovat pääasiassa maanviljelijöitä ja eläkeläisiä.



Kuva 5. Esimerkkikylien ja kohdeteiden sijainti Lapissa.

Lähtömuutto kylistä on selvästi suurempi kuin tulomuutto. Nuoret lähtevät opiskelemaan kaupunkeihin, lähinnä maakuntakeskukseen Rovaniemelle. Joissakin tapauksissa nuoria perheitä palaa entisille asuinpaikoilleen lähinnä sukupolvenvaihdon yhteydessä. Myös eläkeläiset palaavat taajamasta asumaan entisiin kotitaloihinsa ainakin kesäajaksi. Tien eteläosaan päälystetyn yhteyden varteen on kaavoitettu rivitaloalue.

Asiointi ja työssäkäynti

Varsin pieni osa kohdealueen kyläläisistä käy töissä kylän ulkopuolella. Tähän vaikuttavat osaltaan Lapin voimakas työttömyys ja se, että maanviljelys työllistää työssä olevista noin puolet. Maatalousruokakunnan puoliso ei yleensä käy kylän ulkopuolella töissä.

Posion kuntakeskus on alueen merkittävä työllistäjä ja kaupallisten palvelujen keskus. Päivittäistavarakaupan asiointimatkat suuntautuvat tien eteläosista ensisijaisesti kuntakeskukseen, Posion keskustajamaan Aholaan.

Tien keskivaiheilla päivittäistavarakaupan ostokset hankitaan ensisijaisesti kyläkaupasta ja pohjoisosassa käytetään yleisimmin myymäläautopalveluja. Tien huono kunto vaikuttaa siihen, että kohdealueen pohjois- ja eteläosista ei lähdetä kuntakeskukseen tai edes tienvarren kyläkauppaan asioimaan.

Erikoistavarakaupan osalta kohdealueen pohjoisosista asioidaan yleensä Kemijärvellä. Muualta tien varresta käydään erikoistavaraostoksilla Kuusamossa ja satunnaisesti Rovaniemellä.

Kelirikkoaika aiheuttaa yleensä reitinmuutoksen työssäkäynti- ja asiointiliikenteessä. Lyhyemmän, mutta kelirikon aikana huonokuntoisen kohdetien sijasta valitaan pitempi, mutta huonopäälysteinen reitti asioitaessa kohdealueen keski- ja pohjoisosista Posion keskustajamassa ja Kuusamossa.

Toisaalta asukkaat eivät usko matka-ajan lyhentymisen kuntakeskukseen vaikuttavan huomattavasti kylän kehitykseen, koska välimatkat ovat joka tapauksessa pitkiä.

Kuljetukset tiellä

Kohdealueen ongelmana ovat huonontuneet joukkoliikenneyhteydet. Joukkoliikennepalvelujen käyttäjät ovat pääasiassa koululaisia ja eläkeläisiä. Kohdetiellä liikennöi kouluaikana päivittäin yksi edestakainen koululaislinja, jota käyttävät myös muut kyläläiset asiointimatkoillaan. Koululaisia kuljetaan myös kimpapakyydeillä.

Postipalvelut alueelle saadaan postin palveluautosta. Myymäläautopalvelu on äskettäin aloitettu tien pohjoisosan kylissä. Kesäaikana on kuntakeskukseen ajanut ns. asiointilinja (2 kertaa/viikko). Asiointilinjan jatkuminen on

kuitenkin epävarmaa. Kylissä on yritetty aloittaa kutsutaksijärjestelmää, mutta kokeilu ei ole onnistunut. Näin ollen autottomat joutuvat käyttämään perheensä tai lähinaapuriensa apua.

Raskaan liikenteen osuus kohdetiellä on noin 5 % koostuen pääosin puukuljetuksista. Raskaat kuljetukset eivät voi käyttää tietä kelirikkoaikana.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Kohdetien etelä- ja pohjoisosien kylissä on ala-asteen koulu, jota käyttävät myös naapurikuntien oppilaat.

Ristilän kylässä tien keskivaiheilla sijaitseva päivittäistavaramyymälä on ainoa kyläkauppa kohdetien varrella. Ostouskollisuus on kyläläisten keskuudessa suuri. Lisäksi kyläkauppa kilpailee joustavilla aukioloajoilla. Kauppa toimii myös asiamiespostina laajalla alueella. Kyläkaupan kotiinkuljetukset suuntautuvat 2 krt/vko lähikyliin. Tieverkon kunnolla ei ole merkittävää vaikutusta kuljetuksiin. Naapurikyliä palvelee myymäläauto, koska naapurikylälien kyläkaupat on lopetettu.

Kohdealueen etelä- ja keskiosissa sijaitsee muutamia kalanviljely ja -jalostuslaitoksia. Synä yrityksen sijoittumiseen alueelle ovat kalaisan vesistön läheisyys sekä laajat viljelyaltaat, jotka pysyvät veden säännöstelyn takia sulana koko vuoden.

Kunnollinen tieinfrastruktuuri on perusedellytys yritysten raaka-aine- ja tuotekuljetuksille. Kelirikkoaikana (noin 1 kk keväällä ja syksyllä) joudutaan esim. Kemijärvelle suuntautuviissa kuljetuksissa käyttämään kiertotietä, joka tuo 60 km lisämatkaa edestakaisella matkalla (matka-aika kaksinkertaistuu). Tällä on kohtalaiset vaikutukset myös kuljetuskustannuksiin. Lisäksi kelirikkoaikana ja talvella tien urautumisen takia on vaarana tuotteiden särkyminen.

Yrityksen työntekijät joutuvat kelirikkoaikana varaamaan lisää aikaa työmatkoihin. Äärimmäisissä olosuhteissa tien kunto voi aiheuttaa kulkumuotosiirtymiä (äärimmäisenä esimerkkinä on siirrytty autonkäytöstä veneenkäyttöön).

Kohdealueen pohjoisosien asukkaat kokevat elinkeinojen harjoittamisen vaikeaksi. Esimerkiksi yritystukia ei myönnetä kuin kuntakeskuksessa sijaitseville yrityksille. Yritystoiminnan markkinointi on vaikeaa tiestön huonon kunnon takia.

Vapaa-ajan asutus ja matkailu

Kohdealueella on noin 200-300 kesämökkiä, joiden omistajat tulevat ympäri Suomea. Useat mökkiläisistä ovat lohkotuilla perintöpaikoilla. Muutamat alueen tilat ovat hakeneet rantakaavaa. Kesäasukkaat lisäävät kyläkaupan ja

myymäläauton myyntiä jopa 30 %. Samalla liikenne tiellä lisääntyy merkittävästi, millä on omat vaikutuksensa liikenneturvallisuuteen.

Alue on maisemallisesti erityisen kaunista ja vesistörrikasta. Jos kylien yhdistie olisi hyväkuntoinen, läpikulkevien matkailijoiden osuus tiellä lisääntyisi. Esim. Kemijärven kautta Rukalle tulevat matkailijat katsovat tien olevan niin huonossa kunnossa etteivät lähde tälle reitille.

Tiestön nykytilanne ja ongelmat

Eteläosaltaan kohdetie on päällystetty, joten saavutettavuus päätien liittymään on hyvä. Päällystetyllä tieosuudella on myös erillinen kevyen liikenteen väylä. Keski- ja pohjoisosaltaan tie on sorapäällysteinen ja selvästi huonommassa kunnossa keskinopeuden ollessa suurimman osan vuotta 30-40 km/h. Äärimmäisissä olosuhteissa matka-aika kaksinkertaistuu kohdetien pohjoisosista päätien liittymään. Samoin matka-aikavaraus keliolosuhteista riippuen esim. edestakaisella Kuusamon matkalla (100 km) voi olla jopa 60 minuuttia.



Kuva 6. Lapin kohdetie (mt 945) Ristilän kylän kohdalla. Esimerkki kelirikon vaikutuksesta soratien kuntoon.

Kelirikko on tutkittavan tieosuuden pahin ongelmana sekä asukkaiden että yrittäjien mielestä. Tien penkat ovat erittäin pehmeitä. Lisäksi kohdetien sillat ovat niin kapeita, että varsinkin talvisin tai suuremman auton tullessa vastaan joutuu ajoneuvon pysäyttämään, koska ohittaminen sillalla on liian riskialtista. Osan vuodesta tie on käytännössä yksikaistainen.

Jonkun verran esiintyy ongelmia myös talvikunnossapidon tasossa niillä tieosuuksilla, jotka ovat valtion kunnossapitämiä. Usein tie aurataan varsin myöhään, mikä vaikeuttaa erityisesti työmatkaliikennettä. Kohdetien keski-alueella ei lumen takia ei ole ollut ongelmia, koska tie aurataan paikallisen yrittäjän toimesta ajoissa.

Tietä hiekoitetaan liukkailla keleillä vain mutkissa. Lisäksi usein jo syksyllä tielle jääneet jääurat ovat ongelma koko talven ajan. Liikenneturvallisuuden kannalta riskitekijänä etenkin keväisin ja kesäisin ovat myös tiellä liikkuvat porot.

Tiestön parannustoiveet

Posio-Kemijärvi välille on olemassa seututiesuunnitelma, joka on linjattu kohdealueen läpi osittain samansuuntaisena kohdetien kanssa. Uusi tie lyhentäisi etäisyyttä noin 30 kilometriä (noin 30 min). Lisäksi kohdetielle on laadittu perusparannussuunnitelma, jossa tien päällystystä jatketaan lähes koko pituudelta. Jos seututiesuunnitelma toteutuu, jäisi vanha tie yksityistieksi ja siten tien perusparantaminen olisi vaikea toteuttaa varojen puutteessa. Siten kylien välinen yhdystie olisi saatava kuntoon ennen kuin suunnitelmissa oleva uusi seudullinen tie rakennetaan.

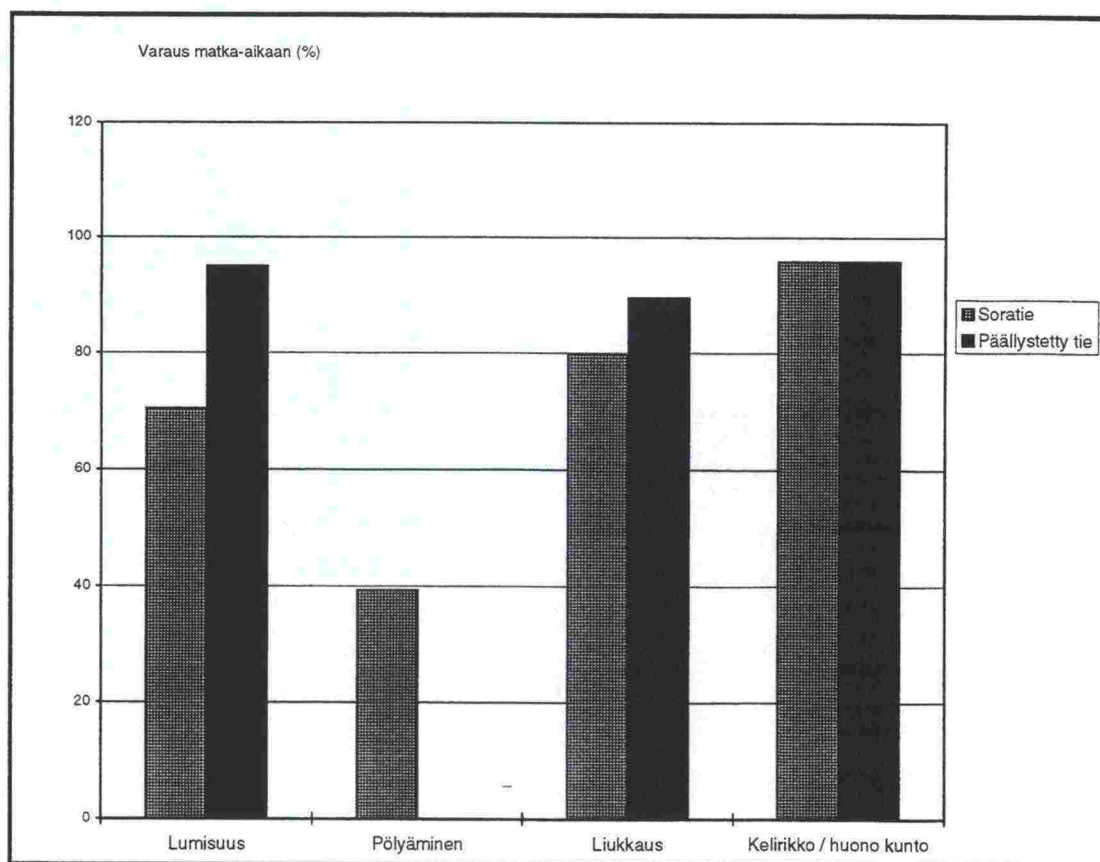
Tärkeimpänä parannustoimenpiteenä kohdetiellä olisi sorapäällysteisten osuuksien päällystäminen. Tämä olisi ensisijainen ratkaisu kelirikko- ja pölyämisongelmaan. Tien sepelöintiä voitaisiin käyttää ensiapuna. Tärkeimpänä tien talvihoitoon liittyvänä toimenpiteenä pidetään aurauksen tehostamista.

Kyselytutkimuksen analyysi

Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan

Lapin kohdetien huonokuntoisilla soratieosuuksilla kelirikko aiheuttaa äärimmäisissä keliolosuhteissa suurimman, lähes 100%:in varauksen matka-aikaan (kuva 7). Myös liukkauden takia joudutaan varaamaan noin 80 % lisää matka-aikaa. Sitä vastoin lumisuuden ja pölyämisen aiheuttamat aikaviiveet ovat pienemmät.

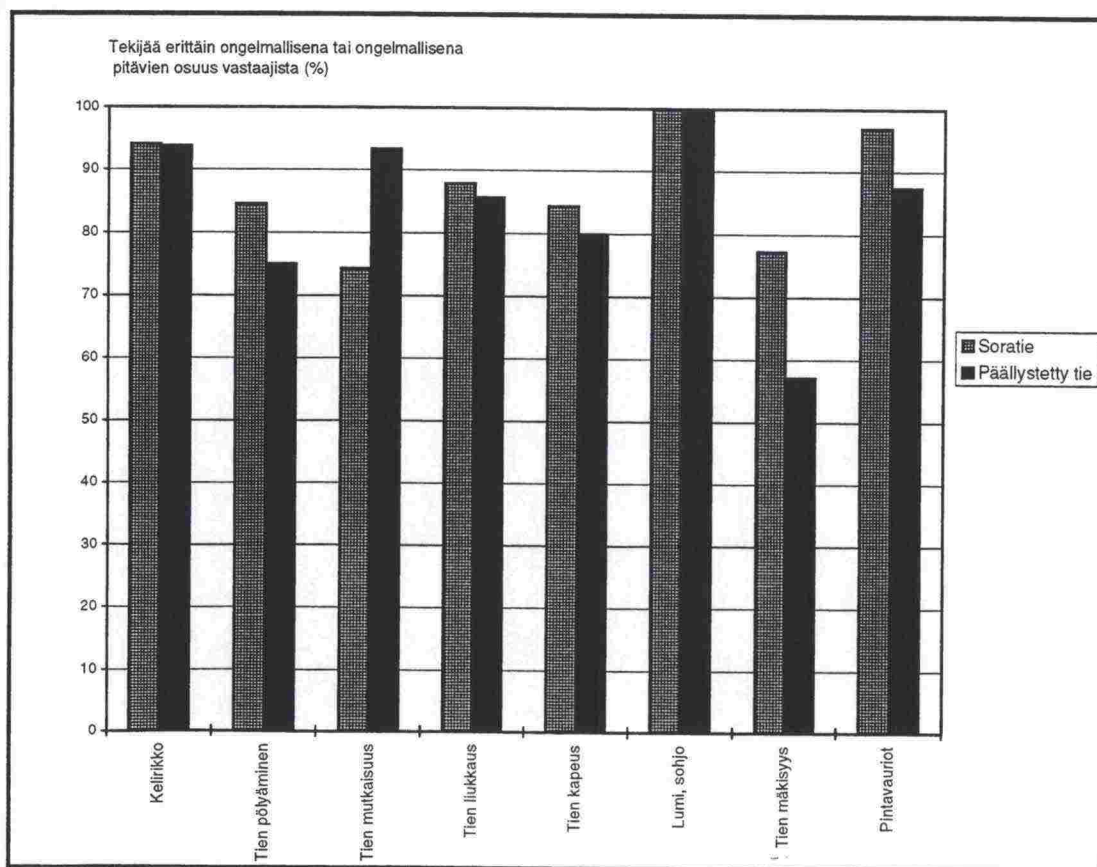
Päällystetyllä tieosuudella sekä kelirikko, tien lumisuus että liukkaus aiheuttavat äärimmäisissä olosuhteissa lähes yhtäsuuren noin 90 % varauksen kylän yhdystiellä käytettävään matka-aikaan.



Kuva 7. Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan Lapin kohdekyliissä. Paljonko kyläläisten on erilaisten tiehen liittyvien ongelmien takia varattava ylimääräistä matka-aikaa ehtiäkseen ajoissa perille (matka kylästä päätien liittymään).

Kylätien ajomukavuuden kannalta ongelmalliset tekijät

Ongelmallisimpina tienpitoon liittyvinä tekijöinä Lapin kohdetien sorapäälysteisellä ja päällystetyllä osuudella erottuvat tien lumisuus ja sohjoisuus sekä keliirikkoon liittyvät ongelmat (kuva 8). Lähes kaikki vastaajat pitivät näitä tekijöitä ongelmallisina. Lisäksi suurin osa vastaajista koki tien päällystetyn osuuden mutkaisuuden sekä sorapäälysteisen osuuden pintavauriot ajomukavuutta haittaavina. Sitä vastoin tien mäkisyyteen ja pölyämiseen liittyviä ongelmia ei pidetty yhtä tärkeinä.

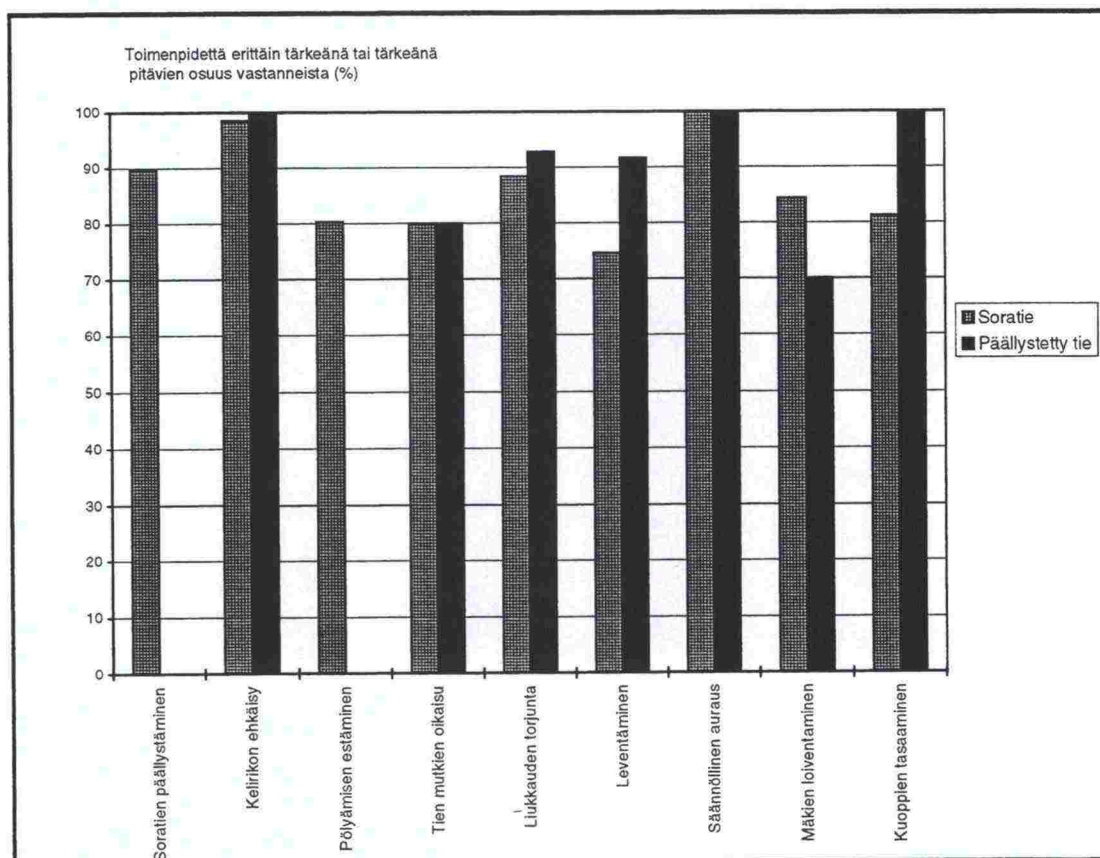


Kuva 8. Ajomukavuuden kannalta ongelmalliset Lapin kohdekyliin johtavan yhdystien kuntoon liittyvät tekijät. Mitä tienpitoon liittyviä ongelmia kylän yhdystiellä esiintyy ja miten tärkeänä yhdystien eri ongelmien poistamista pidetään.

Tienpidon toimenpiteiden tärkeys kylätiellä

Kaikkien vastaajien mielestä säännöllistä aurausta, kuoppien tasaamista ja kelirikon ehkäisyä pidettiin kaikkein tärkeimpinä tien parantamistoimenpiteinä kohdetien päällystetyllä osuudella (kuva 9).

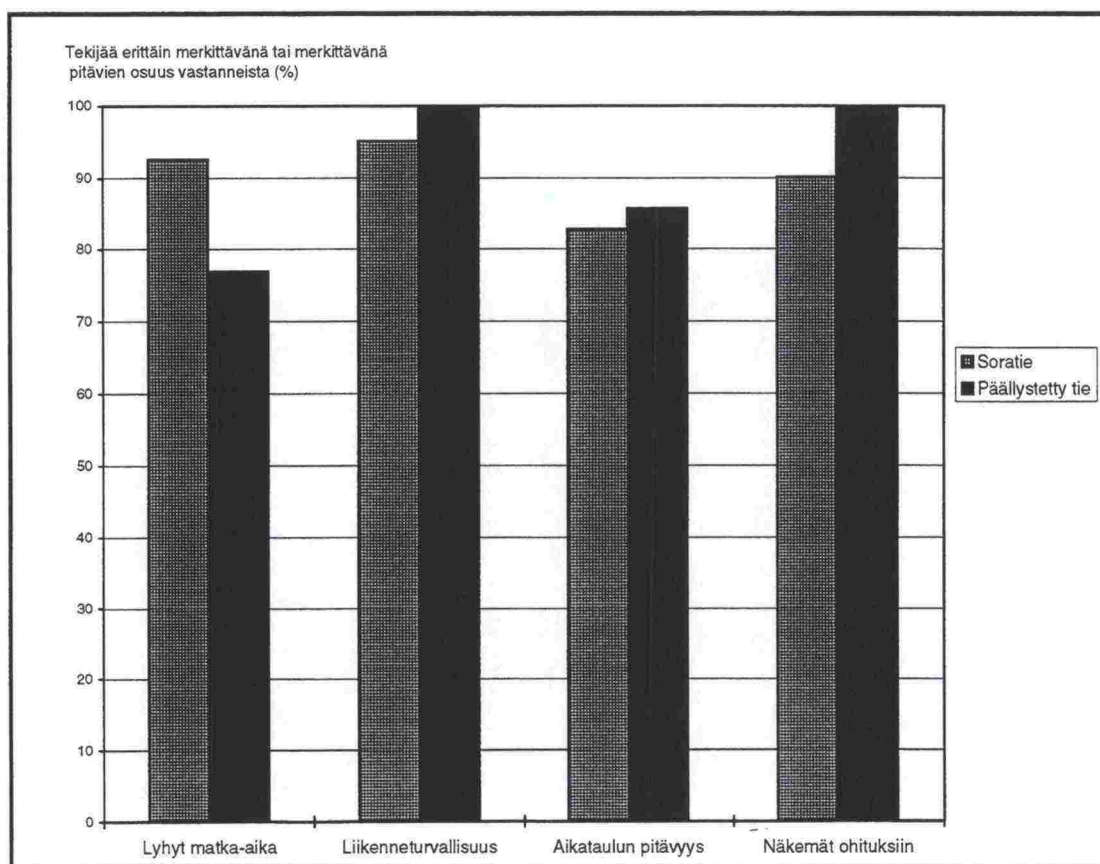
Myös soratieosuudella säännöllinen auraus ja kelirikon ehkäisy koettiin erittäin tärkeäksi. Jopa soratien päällystäminen jäi merkitykseltään vähäisemmäksi, samoin kuin tien geometrian parantamiseen liittyvät tekijät.



Kuva 9. Tienpidon toimenpiteiden tärkeys Lapin kohdekyliin johtavalla yhdystiellä. Kuinka tärkeinä eri tienpidon toimenpiteitä pidetään tien kuntoon liittyvien ongelmien poistamiseksi, kun otetaan huomioon tienpitoon käytettävissä olevat rajalliset resursit.

Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys yhdystiellä

Muiden liikkumiseen liittyviin tekijöiden osalta liikenneturvallisuutta ja riittäviä ohitusnäkemäitä pidettiin kohdetien päällystetyllä osuudella merkittävimpinä kuin lyhyttä matka-aikaa tai aikataulun pitävyyttä (kuva 10). Sitä vastoin sorapäällysteisellä osuudella liikenneturvallisuuden ohella lyhyt matka-aika koettiin tärkeämmäksi kuin ohitusnäkemät tai aikataulun pitävyys.



Kuva 10. Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys Lapin kohdekyliin johtavalla yhdystiellä. Miten tärkeänä muita kuin tienpitoon liittyviä näkökohtia pidetään kylän yhdystiellä ajettaessa.

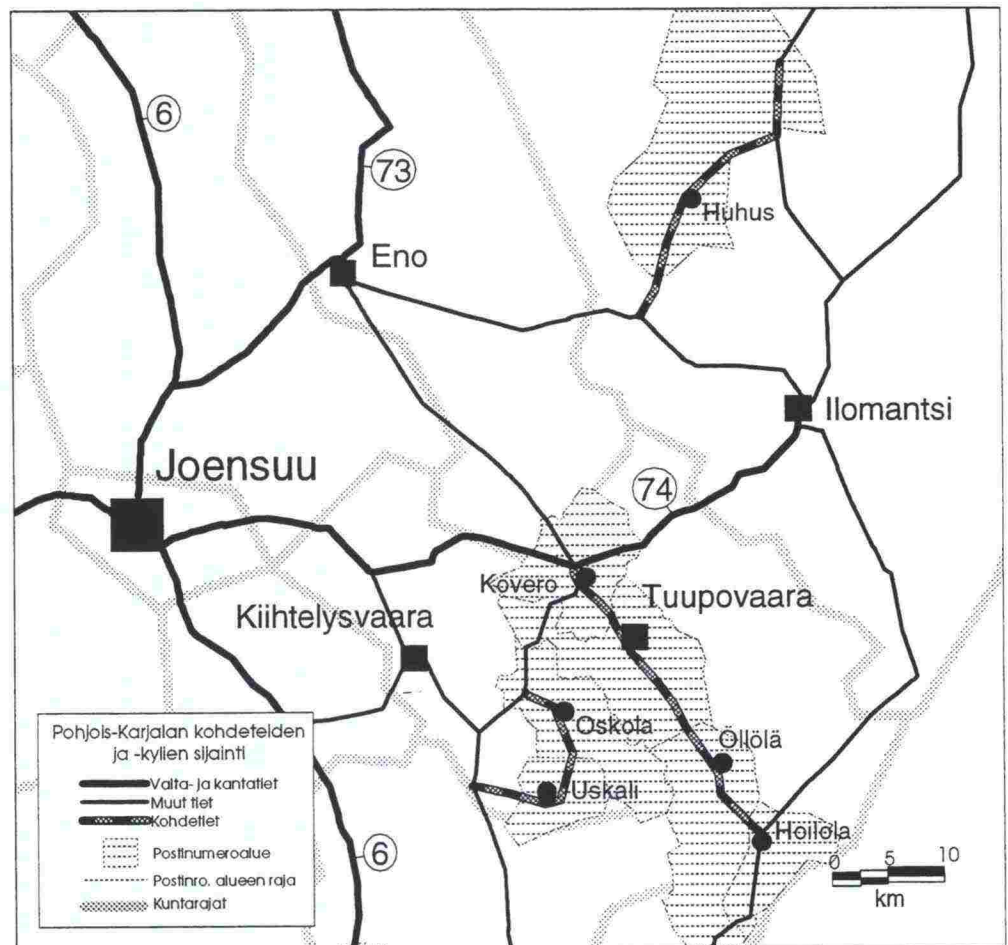
4.2.2 Pohjois-Karjalan kohdealue

Kehitysnäkymät ja -edellytykset

Pohjois-Karjalassa tutkittavien teiden vaikutusalueella tehtiin neljä kylätoimikuntien puheenjohtajien teemahaastattelua ja kuusi yrityshaastattelua. Kyläkohtaisia kyselyjä palautettiin 45 kpl neljästä esimerkkikylästä (kuva 11).

Väestönkehitys ja muuttoliike

Kylien väestön ja muuttoliikkeen kehityksessä on havaittavissa päätrendien mukainen kehityskulku, mutta trendit eivät ole aivan yhtä voimakkaat kuin esim. Etelä-Suomessa. Lähtömuutto kylistä on voimakasta. Eläkeläiset ja vanhenevat keski-ikäiset muuttavat taajamiin parempien palveluiden äärelle. Tämä tapahtuu erityisesti huonokuntoisten sorateiden varrella sijaitsevista kylistä. Toisaalta kyliin on muuttanut viime aikoina nuoria lapsiperheitä. Tämä tulomuutto ei kuitenkaan ole yhtä voimakasta kuin lähtömuutto, mikä osittain johtuu huonoista tieyhteyksistä. Samoin kesäasutuksen muuttuminen ympärivuotiseksi ei ole merkittävästi yleistynyt.



Asiointi ja työssäkäynti

Pohjois-Karjalan kuntakeskukset ovat edelleen merkittäviä syrjäkylien asukkaiden työllistäjiä muiden kuin maataloussektorin osalta. Näin ollen tarkasteltaville kylille on ominaista, että tieyhteydet omaan kuntakeskukseen ovat parhaimmassa kunnossa. Esimerkiksi maakuntakeskuksessa päivittäin työssäkäyvien määrä ei ole viime aikoina ratkaisevasti lisääntynyt, mikä osaltaan johtuu huonoista tieyhteyksistä. Koska joukkoliikennepalvelut kylissä ovat huonontuneet, on useista kylistä on järjestetty kutsutaksijärjestelmä kuntakeskuksessa asiointia varten.

Myös osa päivittäistavaraostoksista ja erikoistavaraostoksista sekä julkisten palvelujen hankinta keskittyvät kuntakeskukseen. Kaikissa tarkasteltavissa kylissä on kyläkauppa, joka on kyläläisten ensisijainen päivittäistavaroiden hankintapaikka. Kyläkaupan ja sen jakelukuljetusten merkitys korostuu kylän yhdistieltä sivussa sijaitsevilla "laitakylissä".

Kuljetukset tiellä

Kylien joukkoliikennepalvelut toimivat lähes yksinomaan koululaiskuljetusten varassa. Kesäkuukausina kylien yhteydet ovat täysin kutsutaksijärjestelmän tai yksityisauton varassa. Pienimmissä kylissä myös koululaiskuljetukset hoidetaan taksien avulla.

Myymäläauto- ja kirjastoautopalvelut toimivat yhä parempikuntoisilla kylien yhdysteillä, mutta esim. tarkastelussa olleella paikallistiellä ovat myymäläautopalvelut äskettäin lopetettu.

Tavaraliikenteen osalta merkittävänä kuljetusryhminä ovat puukuljetukset ja maitokuljetukset. Raskaan liikenteen osuus kaikilla tarkasteltavilla teillä ylittää 5 %, mikä asettaa omat vaatimuksensa teiden kunnossapidolle.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Suurimmissa kylissä sijaitsee usein ala-asteen koulu, mutta pienemmistä kylistä koulu on yleensä lopetettu ja koulutoiminta on yhdistetty naapurikylän kanssa. Näin ollen koulukuljetukset kylien yhdysteillä ovat lisääntyneet. Samasta syystä kyläteiden kevyt liikenne on lisääntynyt, mikä aiheuttaa omia vaatimuksia tien pintakunnon ja leveyden suhteen.

Tarkastelluissa kylissä on yleensä ollut useampia kyläkauppoja. Aikojen kuluessa huonoimmin menestyvät kaupat ovat lopettaneet ja jäljelle on jäänyt yleensä vahvin ja kannattavin liike. Samaten aikaisemmin kylissä sijainneet postitoimistot on yleensä lakkautettu ja postipalvelut ovat siirtyneet jäljelle jääneeseen kyläkauppaan (asiamiesposti). Ostouskollisuus kyläkaupan käytössä kyläläisillä yleensä suuri, etenkin syrjäkylissä huonojen tieyhteyksien varressa. Kyläkaupoilla on yleensä kotiinkuljetuspalvelu laajalla säteellä.

Kyläkaupat menestyvät hyvällä persoonallisella palvelulla sekä aukioloajoilla (esim. sunnuntaiaukiolo). Vaikka tien parantaminen on kyläläisten toiveena, parempikuntoinen tie vie kyläkauppojen ostosvirrat taajamiin. Kauppiaan kannalta kylän yhdysteiden ongelmana on talvihoidon puute, mikä hidastaa asiakkaiden pääsyä kyläkauppaan. Toisaalta kesäaikana esim. tien huono pintakunto edesauttaa asiakkaiden pysähtymistä kyläkaupassa, huonoa tietä ei viitsitä ajaa taajamaan asti. Parempikuntoinen tie houkuttelee kuitenkin kylätielle lisää läpikulkuliikennettä, josta tietty osuus pysähtyy asioimaan kyläkaupassa.

Parempikuntoisten tieyhteyksien varrella sijaitseviin kyliin on syntynyt uutta pienyritystoimintaa, lähinnä matkailupalveluihin ja luonnontuotteiden tuotantoon liittyen. Matkailuyritysten asiakkaat tulevat pääasiassa lähikaupungeista ja taajamista, jolloin tieyhteyksien merkitys korostuu. Mielikuva tulemisen helppoudesta hyviä tieyhteyksiä pitkin on matkailuelinkeinon kannalta keskeinen. Hyvät tieyhteydet mahdollistavat matkailijoiden joustavan liikennöinnin ilman tien kunnosta johtuvaa aikaviivettä.

Vapaa-ajan asutus ja matkailu

Kylien tuntumassa erityisesti järviolueilla on runsaasti kesämökkiasutusta. Kesämökkiläiset lisäävät liikennemääriä kesällä, mikä aiheuttaa etenkin huonoilla sorateilla onnettomuusriskejä ja siten huonontaa kylien yhdysteiden liikenneturvallisuutta. Vapaa-ajan asutus ei yleensä ole ympärivuotista, joten talvikunnossapitoon liittyvät ongelmat eivät suoranaisesti koske kesäasutusta. Kesämökkiläisten merkitys on suuri kyläkaupan kannattavuudelle, sillä myynnin lisäys voi olla jopa 40-50 %.

Rajan ylittävän tavaraliikenteen ja matkailuliikenteen merkitys on kohdealueella huomattava ja asettaa omat vaatimuksensa tiestön kunnolle.

Tiestön nykytilanne ja ongelmat

Sorapäälysteisillä kylien yhdysteillä henkilöliikenteen kannalta pahimpana ongelmana on teiden puutteellinen talvihoito. Soratiet aurataan usein myöhään, jolloin työssäkäynti ja asiointiliikenne hidastuvat. Myös tien liukkaus on jatkuva ongelma. Joskus auraus ja hiekoitus on jouduttu tekemään itse omalla kustannuksella erityisesti merkitsevyydeltään alimmissa tieluokissa.

Kesällä sorateiden pölyäminen on suurin haittatekijä. Tavaraliikenteen ja liikennöitsijöiden kannalta sorateiden pintakunto etenkin kelirikkoaikana aiheuttaa suuria ongelmia. Lisäksi teiden mutkaisuus ja kapeus aiheuttavat vaaratilanteita kohtaus- ja ohitustilanteissa. Ojaanajot käsittävät noin 80 % onnettomuuksista.

Kylän yhdystien kunnan ollessa huonoimmillaan valitaan usein työ- ja asiointimatkoilla selvästi pitempi, mutta päällystetty tai parempikuntoinen

tieyhteys. Osalle tutkittavista sorateistä on tehty päällystys- ja perusparannussuunnitelmia, jotka eivät kuitenkaan ole toteutuneet.

Päällystetyillä kylien yhdysteillä talvella pahimpana ongelmana on teiden liukkaus. Päällystetyt tiet aurataan usein aikaisemmin kuin soratiet, mutta silti aurauksen suhteenkin esiintyy satunnaisia ongelmia. Erityisesti päällystettyjen teiden liukkaudentorjunta on puutteellista. Kesäaikana kelirikon aiheuttama teiden kuoppaisuus hidastaa liikkumista.

Tiestön parannustoiveet

Tärkeimpänä sorateiden parannustoimenpiteinä pidetään talvihoidon parantamista (tien oikea-aikainen auraus sekä liukkauden torjunta) sekä teiden päällystämistä pintakuntoon ja kelirikkoon liittyvien ongelmien poistamiseksi. Tärkeimpinä päällystettyjen teiden parannustoimenpiteinä pidetään liukkaudentorjuntaa ja kelirikkovaurioiden poistamista.



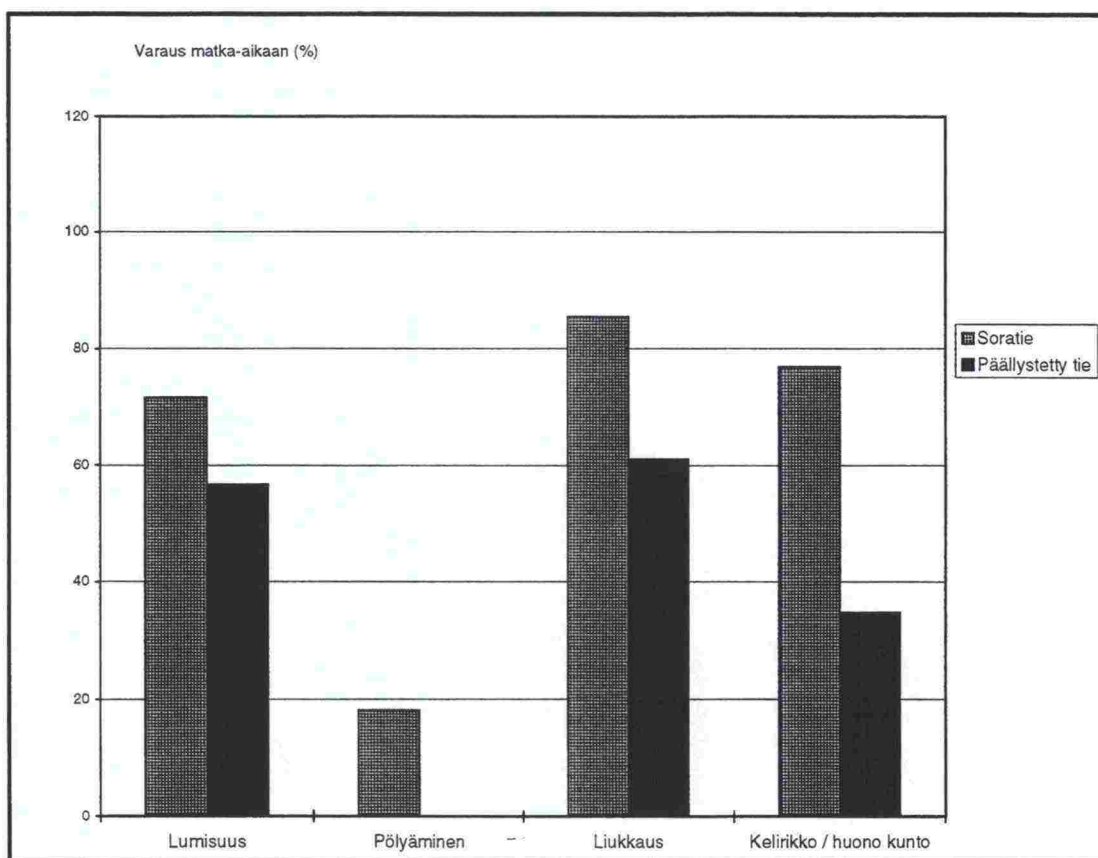
Kuva 12. Huhuksen kylään johtava kohdetie Pohjois-Karjalassa (mt 5201). Esimerkki kapeasta ja mutkaisesta soratiestä.

Kyselytutkimuksen analyysi

Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan

Pohjois-Karjalan sorateiden liukkaus aiheuttaa suurimman, yli 80 %:n varauksen kylien yhdysteillä käytettyyn matka-aikaan (kuva 13). Myös kelirikko ja lumisuuden takia joudutaan äärimäisissä keliolosuhteissa varaamaan noin 70 % lisää matka-aikaa.

Päällystetyillä alempiasteisilla teillä liukkaus sekä lumisuus aiheuttavat suurimmat matka-aikavaraukset. Huonoissa olosuhteissa varattava lisämatka-aika on noin 60 %, mikä on selvästi vähemmän kuin sorapäällysteisillä kohdeteillä.

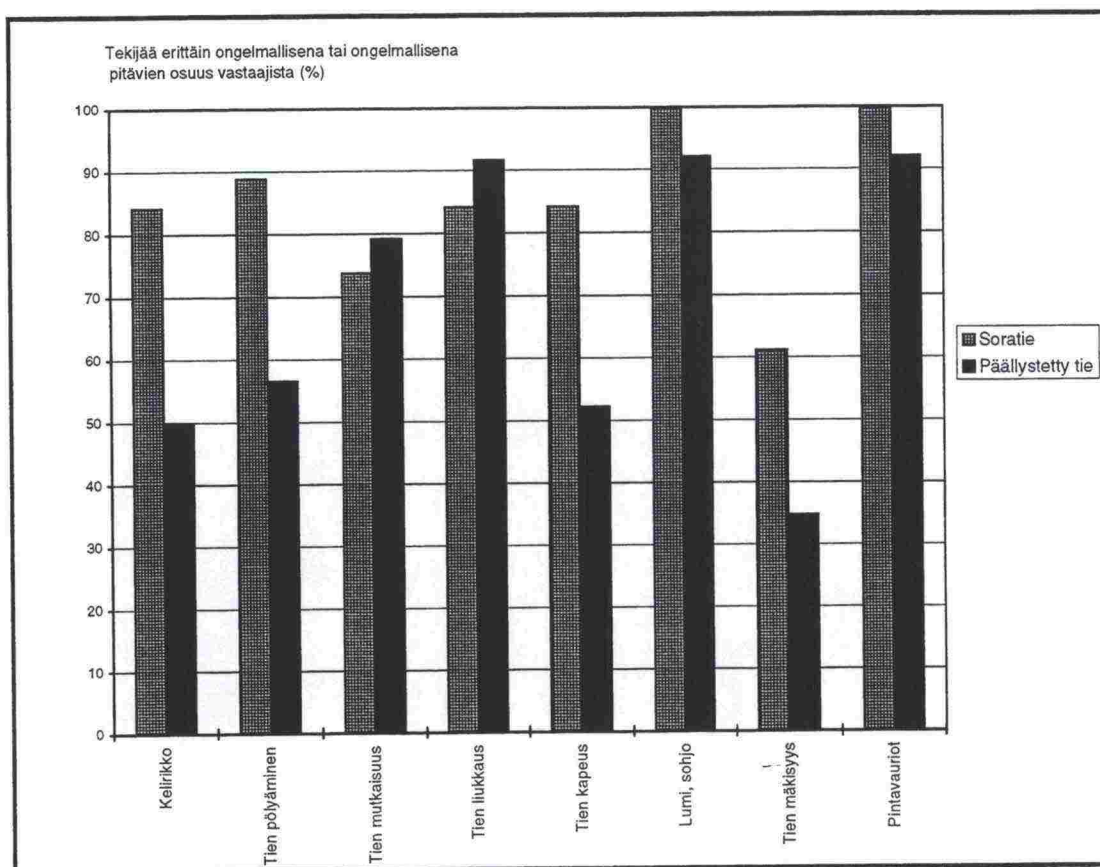


Kuva 13. Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan eri Pohjois-Karjalan kohdekyllissä. Paljonko kyläläisten on erilaisten tiehen liittyvien ongelmien takia varattava ylimääräistä matka-aikaa ehtiäkseen ajoissa perille (matka kylästä päätien liittymään).

Kylätien ajomukavuuden kannalta ongelmalliset tekijät

Kaikki vastaajat pitivät lumisuutta ja tien pintavaurioita ongelmallisimpina ajomukavuuteen liittyvinä tekijöinä Pohjois-Karjalan sorateilla (kuva 14). Sorapäälysteisten kohdeteiden pölyämistä pidettiin ongelmallisempana ajomukavuuden kannalta kuin esim. tien liukkaita tai keliarikkoo.

Talvihoidon puutteet (tien liukkaus ja lumisuus) sekä tien pintavauriot olivat ongelmallisimpia päällystettyjen alempiasteisten teiden ajomukavuuteen vaikuttavia tekijöitä. Myös päällystettyjen teiden mutkaisuus koettiin vastaajien mielestä varsin ongelmallisena.

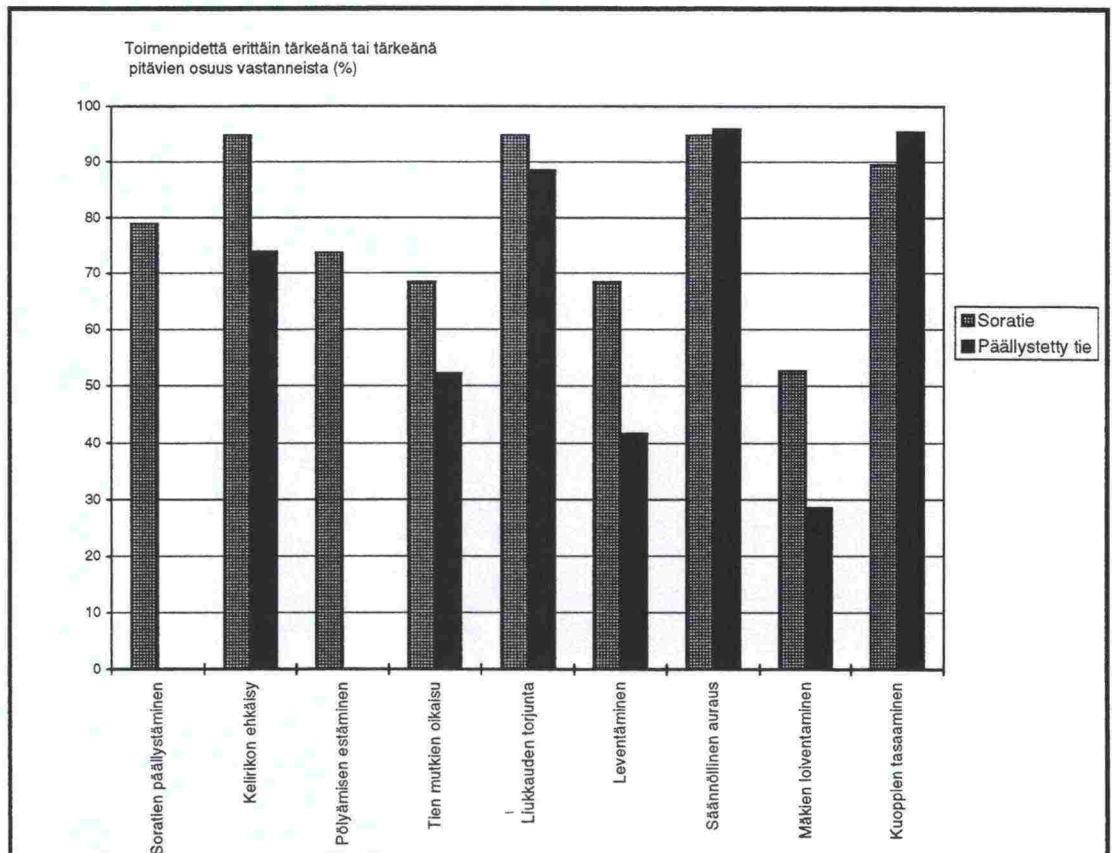


Kuva 14. Ajomukavuuden kannalta ongelmalliset Pohjois-Karjalan kyliin johtavien yhdysteiden kuntoon liittyvät tekijät. Mitä tienpitoon

Tienpidon toimenpiteiden tärkeys kylätiellä

Yli 90 % vastaajista oli piti sorateiden säännöllistä aurausta, liukkauden torjuntaa sekä kelirikon ehkäisyä kaikkein tärkeimpinä toimenpiteinä kylän yhdystiellä (kuva 15). Esim. sorateiden päällystäminen oli kyläläisten mielestä vasta toissijainen parannustoimenpide.

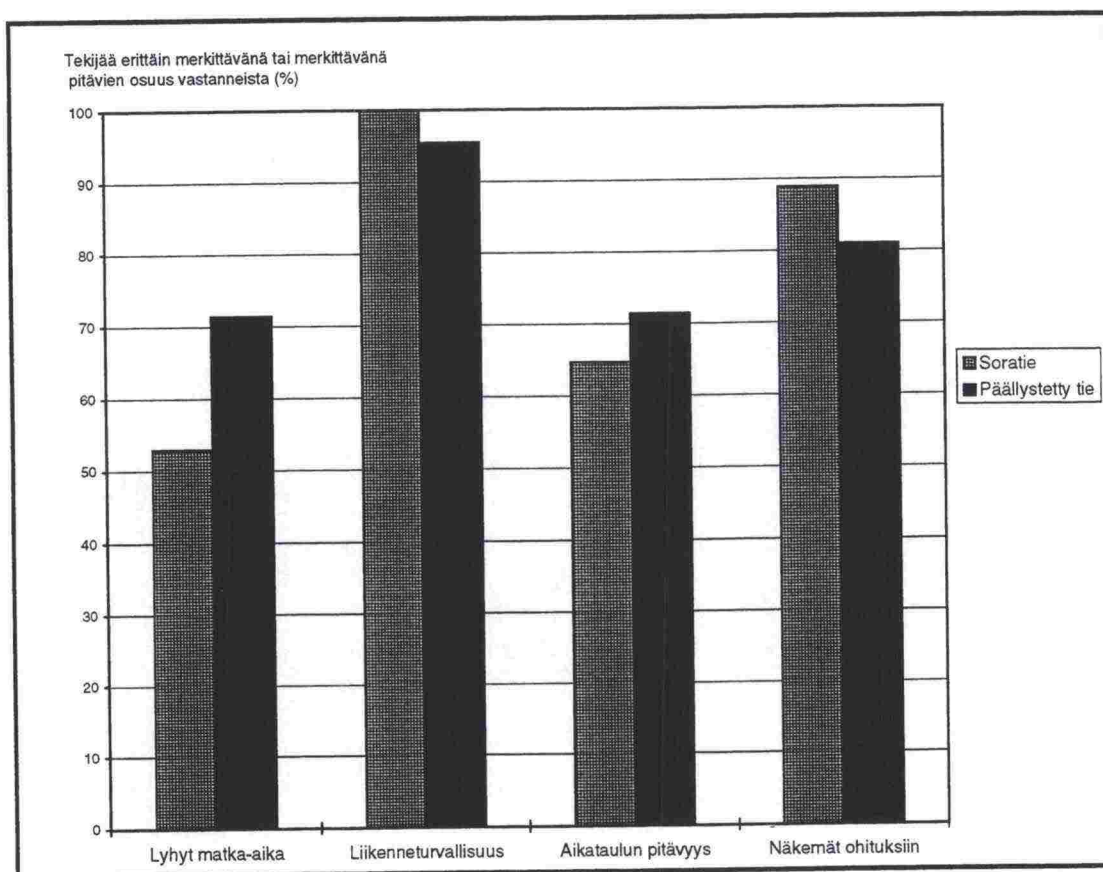
Päällystetyillä alempiasteisilla kohdeteillä säännöllinen auraus ja kuoppien tasaaminen erottuivat tärkeimmiksi tienpidon toimenpiteiksi, kun taas tien geometriaan liittyvät parannustoimenpiteet olivat selvästi merkitykseltään vähäisempiä.



Kuva 15. Tienpidon toimenpiteiden tärkeys Pohjois-Karjalan kohdekyliin johtavilla yhdysteillä. Kuinka tärkeinä eri tienpidon toimenpiteitä pidetään tien kuntoon liittyvien ongelmien poistamiseksi, kun otetaan huomioon tienpitoon käytettävissä olevat rajalliset resurssit.

Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys yhdystiellä

Muiden liikkumiseen liittyvien tekijöiden osalta liikenneturvallisuutta ja ohi-tusnäkömiä pidettiin sekä sorapäälysteisillä kohdeteilla että päällystetyillä kohdeteilla tärkeämpinä kuin lyhyttä matka-aikaa tai aikataulun pitävyyttä (kuva 16).



Kuva 16. Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys Pohjois-Karjalan kohdekyliin johtavilla yhdysteillä. Miten tärkeänä muita kuin tienpitoon liittyviä näkökohtia pidetään kylän yhdystiellä ajettaessa.

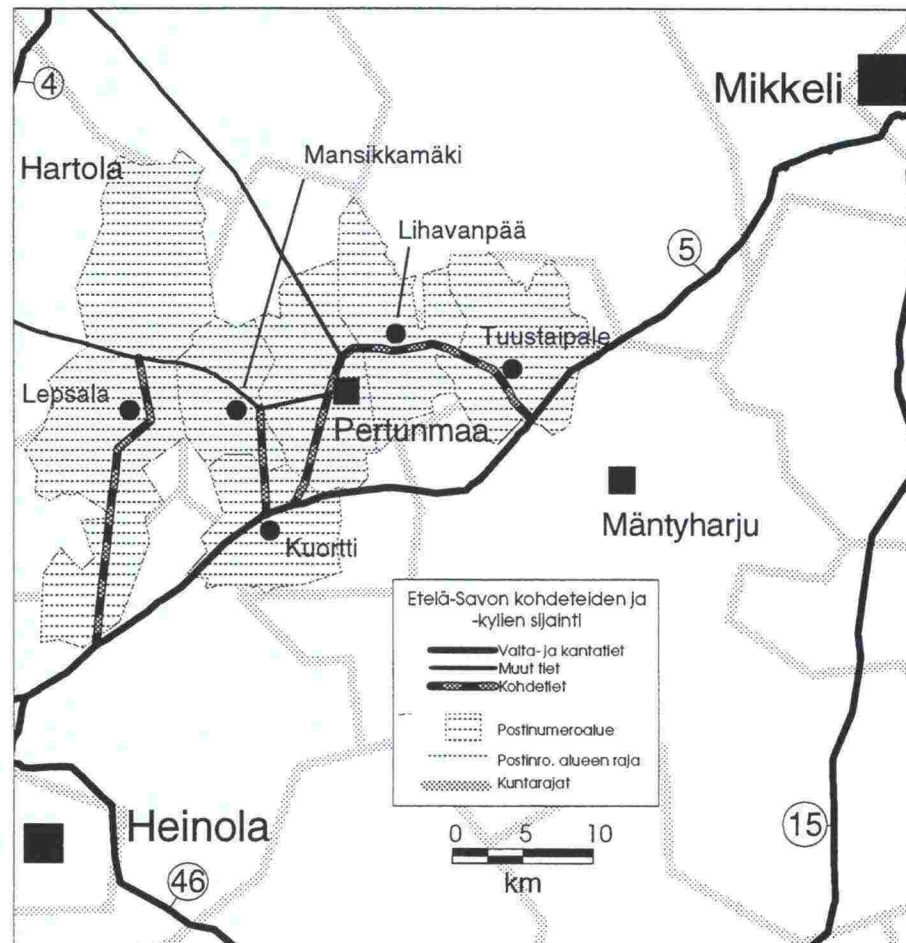
4.2.3 Etelä-Savon kohdealue

Kehitysnäkymät ja -edellytykset

Pertunmaan ja Hartolan alueen kohdoteilla tehtiin 4 kylätoimikuntien puheenjohtajien haastattelua sekä 4 yrityshaastattelua. Kyläkohtaisia kyselyjä palautettiin 56 kpl neljästä esimerkkikylästä (kuva 17).

Väestönkehitys ja muuttoliike

Pertunmaan keskustaajama on muuttotappiollinen alue, jonka ikärakenne on keskimääräistä vanhempi. Alueen elinkeinorakenne painottuu maatalouteen ja palveluihin. Toisaalta kohdealueen haja-asutusalueen kylät ovat viereitä kyläyhteisöjä, joiden tulomuutto on viime vuosina ollut merkittävää. Osa muuttajista on paluumuuttajia tai entisiä kesämökkiläisiä, jotka ovat jääneet alueelle ympärivuotiseen oleskeluun. Sorateiden varrella olevissa kylissä teiden huono kunto asettaa rajoituksia ympärivuotiselle kesäasutukselle.



Kuva 17. Esimerkkikylien ja kohdoteiden sijainti Etelä-Savossa.

Asiointi ja työssäkäynti

Suurin osa kohdealueen maatalouselinkeinon ulkopuolelta toimeentulonsa saavasta väestöstä käy oman kunnan alueella töissä. Oman kunnan ulkopuolelle kohdistuvat työssäkäyntivirrat jakautuvat varsin tasaisesti naapurikuntakeskuksen, Mäntyharjun ja Mikkelin maakuntakeskuksen välillä. Kuitenkin Pertunmaan länsiosien haja-asutusalueilta käydään huomommista tieyhteyksistä huolimatta Heinolassa ja Lahdessa töissä.

Myös asiointin suuntautumisessa on nähtävissä sama rajanveto. Päivittäistavaraostokset hankitaan kuitenkin ensisijaisesti omasta kuntakeskuksesta tai omasta kyläkaupasta. Erikoistavaraostoksien ja osittain myös päivittäistavaraostoksien osalta kohdealueen länsiosa suuntautuu Heinolaan ja asiointimatkoilla käytetään huonokuntoista kylätietä. Pertunmaan keskustaaajamasta ja itäisiltä haja-asutusalueilta asioidaan Mäntyharjulla ja Mikkelissä. Huonokuntoisten sorateiden varrelta ovat kyläkaupat usein lopettaneet toimintansa, jolloin myymäläautojen rooli korostuu.

Kuljetukset tiellä

Kaikilla tarkasteltavilla tieosuuksilla kulkee joukkoliikennelinja. Tämän lisäksi haja-asutusalueiden kohdeteillä kulkee sekä myymäläauto että kirjastoauto. Myös kutsutaksijärjestelmä toimii haja-asutusalueilla. Lisäksi on kokeiltu kesäaikana kulkevaa säännöllistä taksibussijärjestelmää, jota pidetään parempana palveluna kuin kutsutaksia.

Raskaan liikenteen osuus huonokuntoisilla päällystetyillä kohdeteillä on noin 10 %, sorapäällysteisellä yhdystiellä jopa 15 %. Haja-asutusalueen huonokuntoinen päällystetty kohdetie toimii raskaan liikenteen oikoreittinä valtatieltä 4 valtatielle 5. Tien huono kunto ja liukkaus aiheuttavat kuitenkin ongelmia tavaraliikenteelle ja raskas liikenne joutuu käyttämään kiertoreittiä perusparannetun tien kautta Pertunmaan keskustaajaman läpi viitostielle. On myös yleistä, ettei jakelukuljetuksia ajeta sorapäällysteisillä tieosuuksilla.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Keskustaajaman läheisyydestä huolimatta ovat haja-asutusalueen ala-asteen koulut säilyneet vielä kylissä. Siten sujuvat koulukuljetukset ja hyvät kevyen liikenteen olosuhteet tulisi turvata myös haja-asutusalueen kylien yhdysteillä. Valitun sorapäällysteisen kohdetien varrella ovat kyläkoulut lopettaneet toimintansa. Ala-asteen koulupalvelut ovat siirtyneet päällystetyn tien varteen.

Kohdeteiden varrella on ollut useampia kyläkauppoja, joista lähes kaikki ovat lopettaneet toimintansa. Vain perusparannetun tien varrella on kyläkauppa säilynyt. Tien perusparannus on lisännyt erityisesti läpikululiikennettä, mutta tällä ei ole ollut havaittavia vaikutuksia kaupan myyntiin. Sen

sijaan kesämökkiläiset lisäävät kyläkaupan myyntiä sesonkiaikana jopa 50-60 %. Kauppa kilpailee lähinnä joustavilla aukioloajoilla ja hyvällä raskaan tavaran valikoimalla, joka houkuttelee asiakkaita jopa keskustaajamasta. Lisäksi ostouskollisuus kyläläisten ja kesämökkiläisten keskuudessa on suuri. Kaupalla on oma myymäläauto, joka toimittaa tavaroita sivukylille. Kelirikko on usein hidastanut tavarakuljetuksia päälystämättömillä sivuteillä.

Haja-asutusalueiden kohdekyliin, jotka sijaitsevat päälystetyn yhteyden varrella, on osittain vilkkaan tulomuuton lisäksi viime aikoina sijoittunut myös pienyritystoimintaa. Esim. alihankintayrityksille ovat hyvät liikenneyhteydet merkittävä sijoittumistekijä ja huonokuntoinen yhdystie (erityisesti soratie) päätieverkolle hidastaa toimituksia ja asiakaskuljetuksia sekä vaikuttaa kuljetuskustannuksiin esim. aikaveloitukseen perustuvissa korjauspalveluissa. Sorateiden varsilla sijaitsevista yrityksistä valitaan usein etäisyydeltään (jopa 20 km) pitempi, mutta parempikuntoinen kuljetusreitti.

Hyvät tieyhteydet ovat perusedellytys myös matkailuliikenteen ja siihen liittyvän yritystoiminnan kehittymiselle.

Vapaa-ajan asutus ja matkailu

Kohdealue on erittäin merkittävä lähinnä eteläsuomalaisten kesämökkialue ja kesäasutuksella on merkittävä vaikutus alueen elinvoimaisuuteen. Yhä suurempi osa kesäasutuksesta on muuttunut ympärivuotiseksi, mikä ylläpitää ja kehittää alueen palvelutarjontaa. Tiestön kunnolla on siten merkitystä sekä kesäasutuksen yleistymiseen että matkailuliikenteen kehittymiseen. Sorateiden huono kunto ja epäsäännöllinen talvikunnossapito rajoittavat osaltaan kesäasutuksen muuttumista ympärivuotiseksi.

Tiestön nykytilanne ja ongelmat

Kohdealueelta valitut tiet edustavat kunnoltaan ja merkitsevyydeltään kaikkia luokkia ja ne yhdistävät oman vaikutusalueensa valtatielle 5. Perusrannettu tieyhteys on varsin hyväkuntoinen eikä suurempia ongelmia esiinny. Talvikunnossapito on heikentynyt viime aikoina ja ongelmana talvisin on polanne, joka muodostuu riittämättömän aurauksen seurauksena.

Pertunmaan keskustaajamasta Kuorttiin johtavalla perusparantamattomalla päälystetyllä tiellä, jonka keskimääräinen vuorokausiliikenne on huomattavan suuri, pahimpina ongelminä ovat tien mutkaisuus ja mäkisyys. Myös talvikunnossapito on puutteellista, tie aurataan myöhään ja mutkat sekä mäet ovat liukkaita. Tieosuudella on sattunut useita onnettomuuksia tien puutteellisen hoidon takia.

Haja-asutusalueen huonokuntoisilla yhdysteillä (sekä päälystetyillä että sorateilla) pahimpina ongelmina ovat tien pintakunto (routavauriot) sekä tien mäkisyys. Myös tien epäsäännöllinen auraus talviaikaan aiheuttaa ongelmia

työssäkäynti- ja asiointiliikenteelle. Huonoissa olosuhteissa matka-aika pää-tieverkolle kaksinkertaistuu.

Tiestön parannustoiveet

Perusparannetun tien kuntoon liittyviä parannustoiveita ei ole. Lisääntyneen raskaan liikenteen takia kylien kohdalle tarvittaisiin kevyen liikenteen väylä ja tievalaistus.

Parannustoiveena muiden kohdealueen päällystettyjen teiden osalta on pohjakunnon parantaminen ja uusi päällyste sekä talvihoidon parantaminen ja järkipäällystäminen.

Sorateillä ensisijaisina parannustoimenpiteinä ovat päällystäminen ja peruskorjaus sekä kesäaikainen lanaus ja pölyämisen esto.

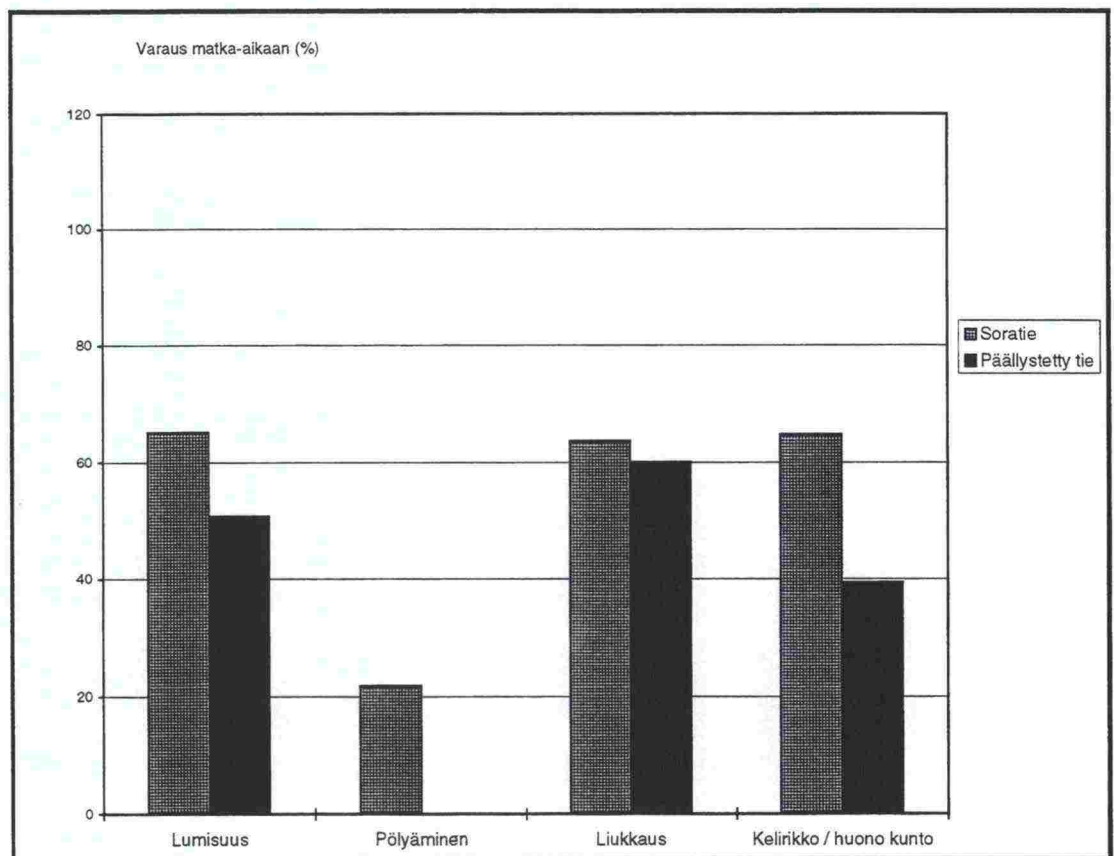


Kuva 18. Mansikkamäen kylän yhdystie Etelä-Savossa (pt 15062). Esi-merkki pintakunnoltaan huonosta, paikkapäällystetystä tiestä.

Kyselytutkimuksen analyysi

Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan

Sekä sorateilla että päällystettyillä kohdeteilla liikkumiseen äärimmäisissä keliolosuhteissa varattava matka-aika on Etelä-Savossa selvästi alemmalla tasolla kuin esim. Lapissa ja Pohjois-Karjalassa (kuva 19). Sorateilla lumisuus, liukkaus ja kelirikko aiheuttavat yli 60 % matka-aikavaruksen. Päällystetyillä kohdeteilla liukkauden takia varataan noin 60 % lisää matka-aikaa.

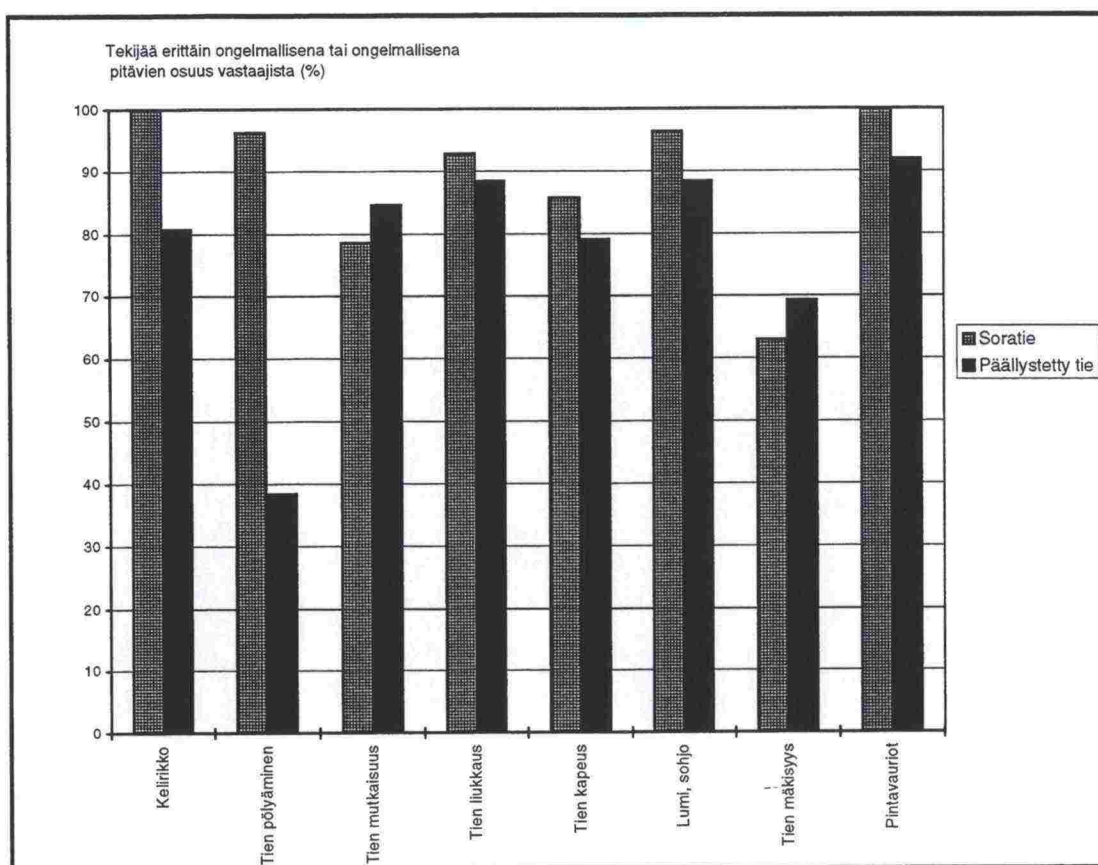


Kuva 19. Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan Etelä-Savon kohdeky-
lissä. Paljonko kyläläisten on erilaisten tiehen liittyvien ongel-
mien takia varattava ylimääräistä matka-aikaa ehtiäkseen
ajoissa perille (matka kylästä päätien liittymään).

Kylätien ajomukavuuden kannalta ongelmalliset tekijät

Kaikkien vastaajien mielestä ongelmallisimpina ajomukavuuteen vaikuttavina tekijöinä Etelä-Savon sorapäälysteisillä kohdeteilla erottuivat kelirikko ja tien pintavauriot (kuva 20). Talvihoitoon liittyvät puutteet muodostavat siten vasta toissijaisen sorateiden ongelman.

Sitä vastoin pintavauriot sekä talvihoitoon liittyvät ongelmat muodostavat päälystettyjen kohdeteiden suurimmat ongelmat. Myös Etelä-Savon päälystettyjen alempiasteisten kohdeteiden geometria oli vastaajien mielestä keskimääräistä ongelmallisempi ajomukavuuteen vaikuttava tekijä.

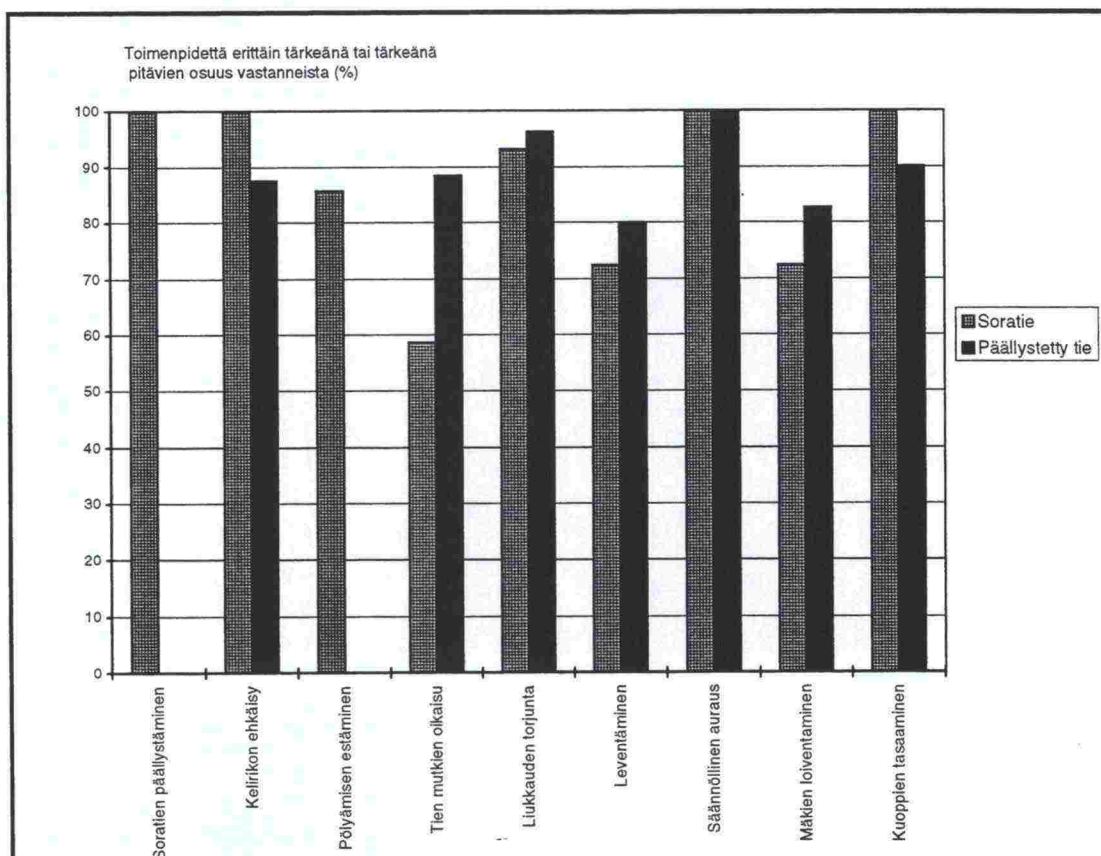


Kuva 20. Ajomukavuuden kannalta ongelmalliset Etelä-Savon kyliin johtavien yhdystien kuntoon liittyvät tekijät. Mitä tienpitoon liittyviä ongelmia kylän yhdystiellä esiintyy ja miten tärkeänä yhdystien eri ongelmien poistamista pidetään.

Tienpidon toimenpiteiden tärkeys kylätiellä

Kaikki vastaajat pitivät sorapäälysteisten kylien yhdysteiden päällystämistä, kelirikon ehkäisyä, säännöllistä aurausta ja kuoppien tasaamista tärkeinä tienpidon toimenpiteinä (kuva 21). Sorateiden geometriaan liittyvät toimenpiteet erottuvat selvästi vähämerkityksellisimpinä.

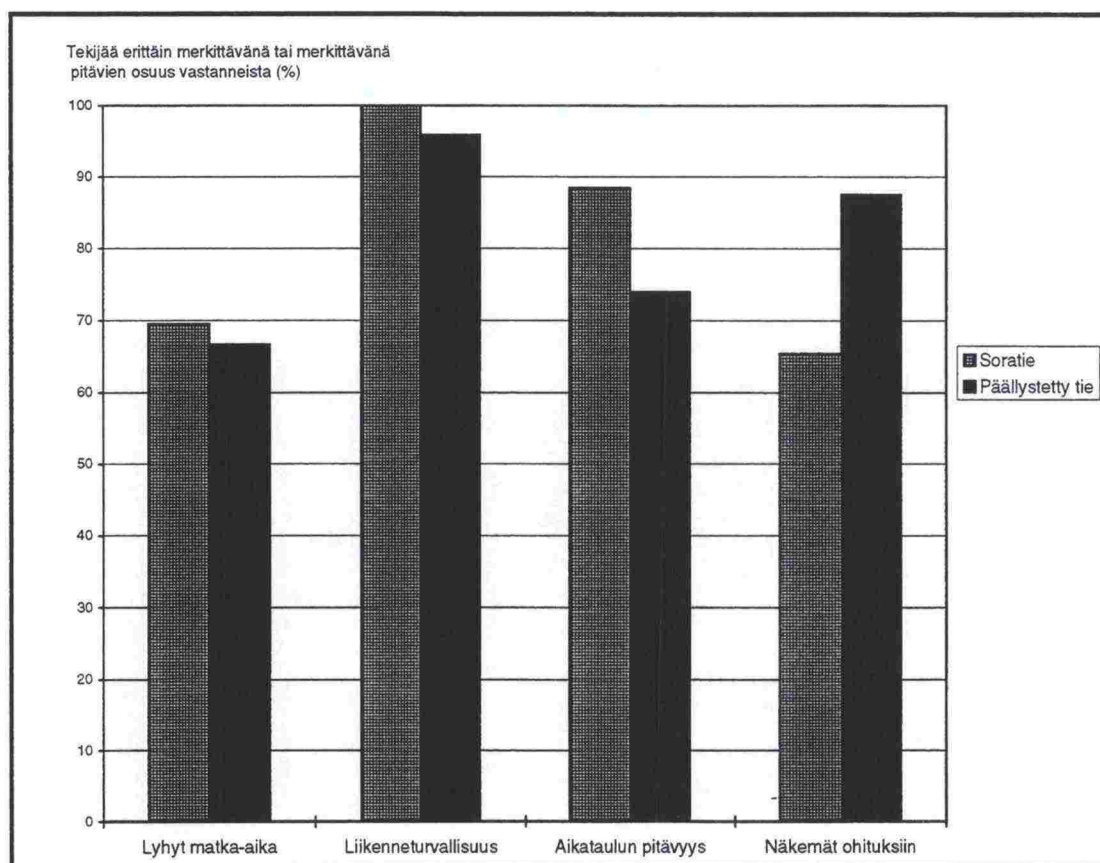
Päällystetyillä kylien yhdysteillä lähes kaikki vastaajat pitivät riittävää talvihoitoa tärkeämpänä kuin esim. tien hyvää pintakuntoa ja kelirikon ehkäisyä.



Kuva 21. Tienpidon toimenpiteiden tärkeys Etelä-Savon kohdekyliin johtavilla yhdysteillä. Kuinka tärkeinä eri tienpidon toimenpiteitä pidetään tien kuntoon liittyvien ongelmien poistamiseksi, kun otetaan huomioon tienpitoon käytettävissä olevat rajalliset resurssit.

Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys yhdystiellä

Muiden liikkumiseen liittyvien tekijöiden osalta liikenneturvallisuutta ja aikataulun pitävyyttä pidettiin sorateillä merkittävimpinä kuin lyhyttä matka-aikaa tai ohitusnäkemiä (kuva 22). Päälystetyillä teillä ohitusnäkemiä korostettiin liikenneturvallisuuden ohella enemmän kuin lyhyttä matka-aikaa ja aikataulun pitävyyttä.



Kuva 22 . Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys Etelä-Savon kohdekyliin johtavilla yhdysteillä. Miten tärkeänä muita kuin tienpiitoon liittyviä näkökohtia pidetään kylän yhdystiellä ajettaessa.

4.2.4 Etelä-Pohjanmaan kohdealue

Kehitysnäkymät ja -edellytykset

Etelä-Pohjanmaan kohdoteilla tehtiin 4 kylätoimikuntien puheenjohtajien haastattelua sekä 4 yrityshaastattelua. Kyläkohtaisia kyselyjä palautettiin 44 kpl neljästä esimerkkikylästä (kuva 23).

Väestönkehitys ja muuttoliike

Etelä-Pohjanmaan kohdekyliin, jotka kaikki sijaitsevat varsin lähellä suurempaa taajamaa, on ominaista vanhemman väestönosan muuttoliike haja-asutusalueilta taajamiin ja toisaalta nuorten perheiden muuttoliike taajamien ulkopuolelle kyliin. Tähän ovat vaikuttaneet paitsi uudisasutus haja-asutusalueilla, mutta myös hyvät tieyhteydet keskustaajamiin. Tämä lisää kylien vireyttä ja toimivuutta sekä vaikuttaa myönteisesti kylien elinvoimaan.

Asiointi ja työssäkäynti

Vilkas haja-asutusalueiden pienyrittäjätoiminta maatalouden lisäksi on ominaista kohdekylien elinkeinotoiminnalle. Kylien ulkopuolinen työssäkäynti kohdistuu oman kuntakeskuksen lisäksi lähialueen pienyrityksiin ja vähemässä määrin maakuntakeskukseen Seinäjoelle.

Päivittäistavarakaupan osalta on varsinkin vanhemman väestönosan ostoskellisuus omaa kyläkauppaa kohtaan suurempi. Nuorempi väestönosa hankkii päivittäistavarat kuntakeskuksesta tai lähimmästä taajamasta. Erikoistavaraostokset hankitaan omasta kuntakeskuksesta ja maakuntakeskuksesta, mutta Etelä-Pohjanmaan haja-asutusalueille yleistyneet "kauppa-keskittymät" ovat vetovoimaisia asiointikohteita pitkienkin etäisyyksien takaa.

Kuljetukset tiellä

Kaikilla kohdoteilla kulkee joukkoliikennelinja, joka palvelee ensisijaisesti koululaisia eikä työssäkäyviä. Asiointiliikennettä palveleva kutsutaksijärjestelmä toimii kohdekyliin varsin hyvin. Myymälä- ja kirjastoautopalvelut täydentävät haja-asutusalueen palvelutarjontaa.

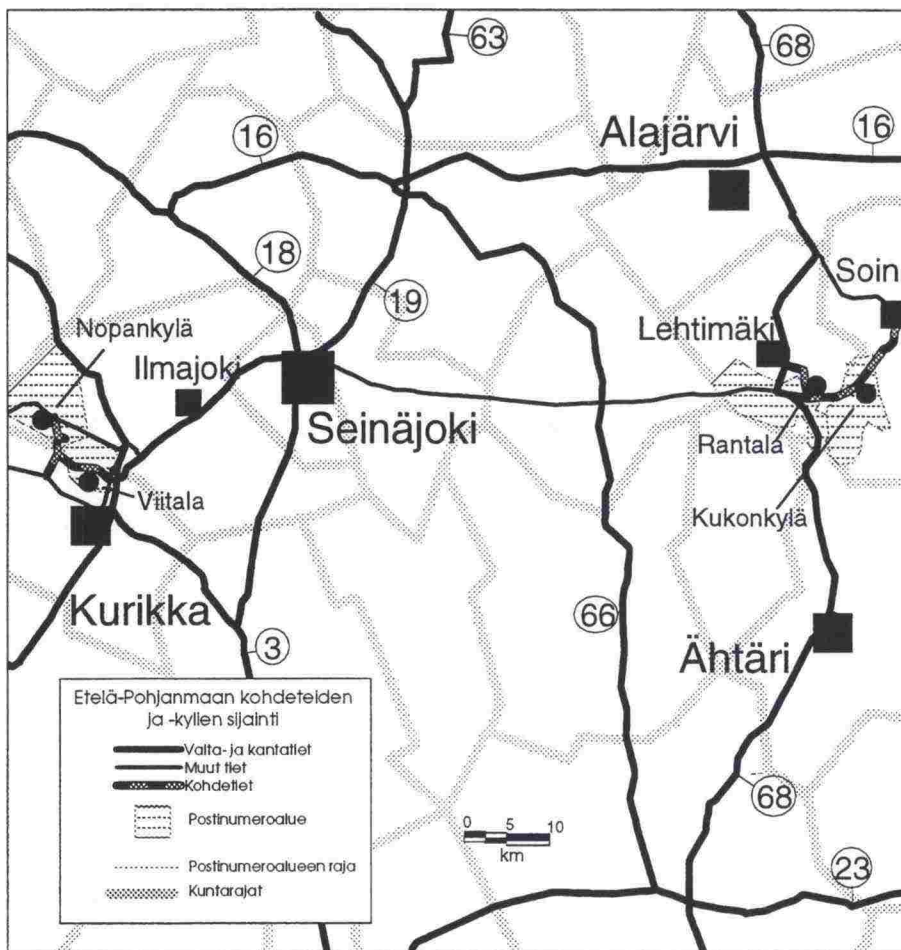
Kohdealueilla yleistynyt pienyritystoiminta on lisännyt raskaan tavarankuljetuksia myös huonokuntoisilla yhdysteilla. Raskaan liikenteen osuus kohdoteilla vaihtelee 8-13 %.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Useissa kyliin toimii ala-asteen koulu. Ylä-asteen koululaiset käyvät kuntakeskuksessa.

Keskustaajamien läheisyydestä huolimatta ovat kyläkaupat säilyneet kohdealueen vireissä ja toiminnallisissa kylissä, kun taas taantuviissa kylissä on kyläkaupat lopetettu ja palvelut ovat siirtyneet lähimpiin taajamiin. Tämä lisää osaltaan kylien yhdysteiden käyttöä ja siten myös kunnossapitotarvetta. On myös esimerkkejä päinvastaisista tapauksista, jossa kylän yhdystien parantaminen lyhentäisi selvästi asiointimatkaa kyläkauppaan ja taajamissa asioivat kyläläiset siirtyisivät käyttämään kyläkaupan palveluja. Lisäksi läpi-ajoliikenne kaupan ohi lisääntyisi, mikä nostaisi kaupan myyntiä jonkin verran.

Vähäinen kesämökkiasutus ei merkittävästi lisää kyläkaupan myyntiä. Kyläkaupat kilpailevatkin oheispalveluilla, joustavilla aukioloajoilla ja kotiinkuljetuspalveluilla. Lisäksi menestyville kyläkaupoille on muodostunut suhteellisen vakiintunut asiakaskunta lähinnä omien kyläläisten vanhemmasta ikäluokasta.



Kuva 23. Esimerkkikylien ja kohdeteiden sijainti Etelä-Pohjanmaalla.

Muu yritystoiminta

Etelä-Pohjanmaan haja-asutusalueille on ominaista vilkas pienyritystoiminta. Erikoistuneiden toimintojen sijaintiedellytyksenä on hyvät tieyhteydet päätieverkolle, jotta raaka-aine- ja tuotekuljetusten varmuus säilyisi. Esim. saha- ja puuteollisuuden raaka-ainekuljetukset hidastuvat tai jopa estyvät huonokuntoisten tieyhteyksien takia, millä on vaikutusta myös kuljetuskustannuksiin. Lisäksi valmiiden tuotekuljetusten toimitusvarmuus alenee, jos päällystetyilläkin teillä kuljetusaika tien huonon kunnon takia kaksinkertaistuu. Äärimmäisissä tapauksissa on huonokuntoisen päällystetyn tien sijasta valittu samanpituinen, mutta parempikuntainen soratie.

Myös suurin osa pienyritysten työntekijöistä pendelöi kuntakeskuksesta, jolloin huonot tieyhteydet haja-asutusalueelle lisäävät päivittäin työmatkoihin käytettyä aikaa. Itse yritysten sijaintipäätöksiin tieyhteyksillä ei ole ollut yhtä merkittävää vaikutusta, vaan sijoittumiseen ovat yleensä vaikuttaneet historialliset tekijät tai toimitilojen saatavuus.

Vapaa-ajan asutus ja matkailu

Järvien läheisyydessä sijaitsevilla kohdealueilla on kesämökkiasutus runsasta, mikä lisää liikennettä ja huonontaa liikenneturvallisuutta kylien yhdysteillä. Etelä-Pohjanmaa ei kuitenkaan ole valtakunnallisesti merkittävää kesämökkialuetta ja siten kesämökkiläisten vaikutus esim. kylän palvelujen ylläpitäjänä ei ole kovin suuri. Yksittäiset turistikohdeet keräävät läpikulkevia matkailijoita haja-asutusalueen teille ja synnyttävät esim. maatilamatkailuyrityksiä.

Tiestön nykytilanne ja ongelmat

Kohdealueiden päällystettyjen teiden pahimpana ongelmana on kelirikon aiheuttama tien huono pintakunto ja kuoppaisuus. Routavauriot aiheuttavat teille teräväreunaisia, isojaakin kuoppia, jotka saattavat olla korjaamatta koko kesän. Talvihoidon osalta auraus on yleensä hyvin hoidettu, mutta hiekoitusta liukkauden torjumiseksi pitäisi lisätä.

Kohdealueiden sorateillä pahimpina epäkohtina erottuvat kelirikkoon liittyvät tien pintakunto-ongelmat sekä talvihoidon puutteet (myöhäinen auraus ja liukkaus). Pahimpana kelirikkokaikana joudutaan valitsemaan selvästi pitempi mutta parempikuntainen reitti esim. asiointimatkoilla ja tavarakuljetuksissa.

Tiestön parannustoiveet

Päällystettyjen teiden ensisijaisena parannustoiveena on tien kunnollinen perusparantaminen kelirikkovaurioiden ja kuoppaisuuden poistamiseksi. Pelkkä paikkapäällystys ei riitä eikä ole tarpeeksi kestävä.

Molemmilla tarkasteluun valituilla sorateilla on perusparannus- ja päällystys-suunnitelma hyväksytty tai vireillä, mutta maanomistajien valitukset tai tien ylläpidon ja hoidon niukat määrärahat ovat estäneet tien kunnostamisen.

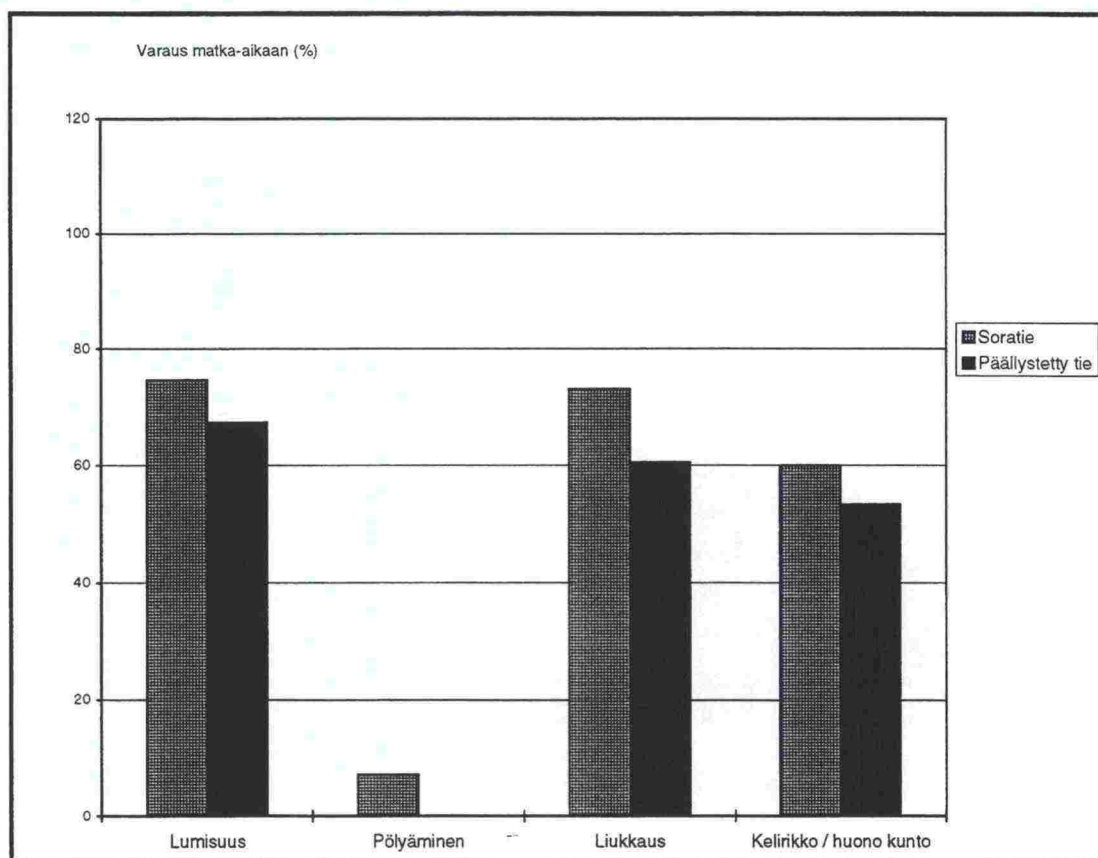


Kuva 24. Nopankylän kohdetie Etelä-Pohjanmaalla (pt 17373). Esimerkki kuoppaisesta ja pintakunniltaan heikosta päällystetystä tiestä.

Kyselytutkimuksen analyysi

Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan

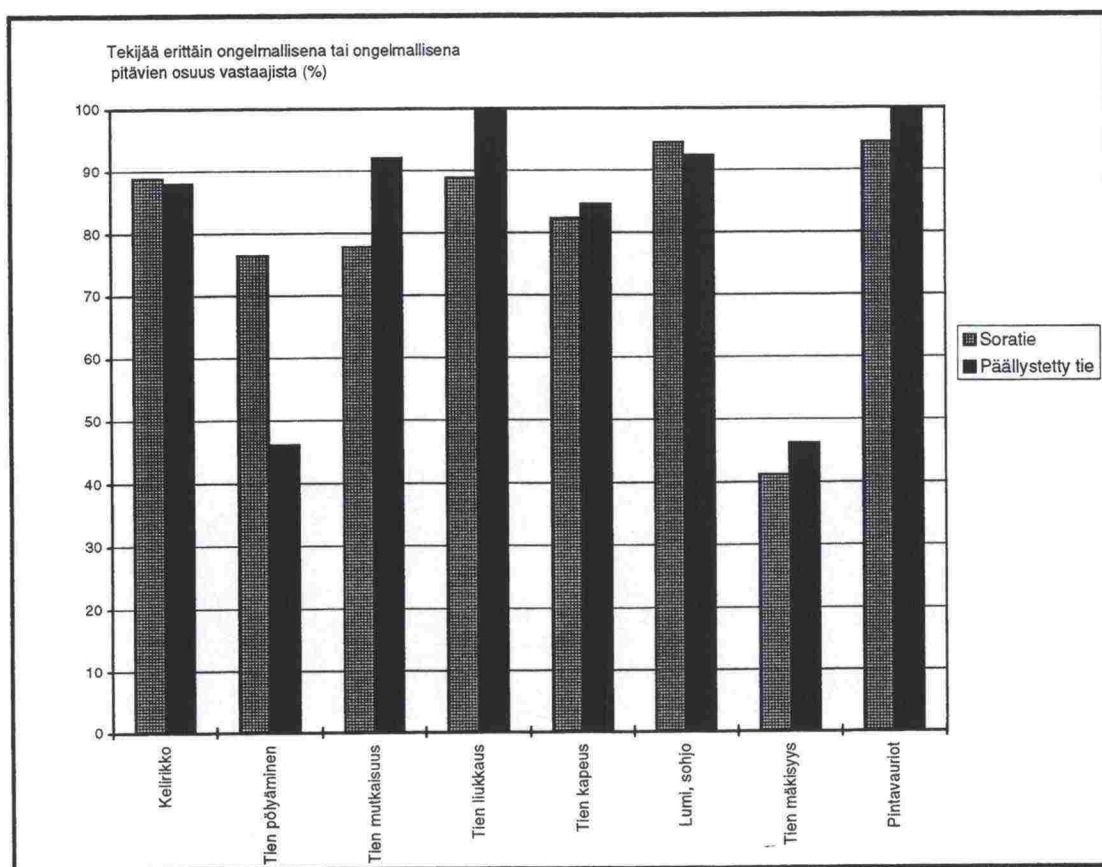
Etelä-Pohjanmaan sorapäälysteisillä kylien yhdysteillä lumisuus ja liukkaus aiheuttavat suurimman, yli 70 % matka-aikavarauksen tiellä liikkumiseen (kuva 25). Samat tekijät hidastavat kulkemista myös päällystetyillä kylien yhdysteillä matka-aikavarauksen ollessa enimmillään yli 60 %.



Kuva 25. Kylätien kunnon vaikutus matka-aikaan Etelä-Pohjanmaan kohdekyliissä. Paljonko kyläläisten on erilaisten tiehen liittyvien ongelmien takia varattava ylimääräistä matka-aikaa ehtiäkseen ajoissa perille (matka kylästä päätien liittymään).

Kylätien ajomukavuuden kannalta ongelmalliset tekijät

Yli 90 % vastaajista piti tien lumisuutta ja pintavaurioita ongelmallisimpina sorateiden ajomukavuuteen vaikuttavana tekijänä (kuva 26). Toisaalta kaikki vastaajat pitivät pintavaurioita ja tien liukkautta suurimpina ajomukavuuteen vaikuttavina ongelmina päällystetyillä kylien yhdysteillä. Myös päällystettyjen teiden mutkaisuus koettiin useimpien vastaajien kannalta ongelmalliseksi.

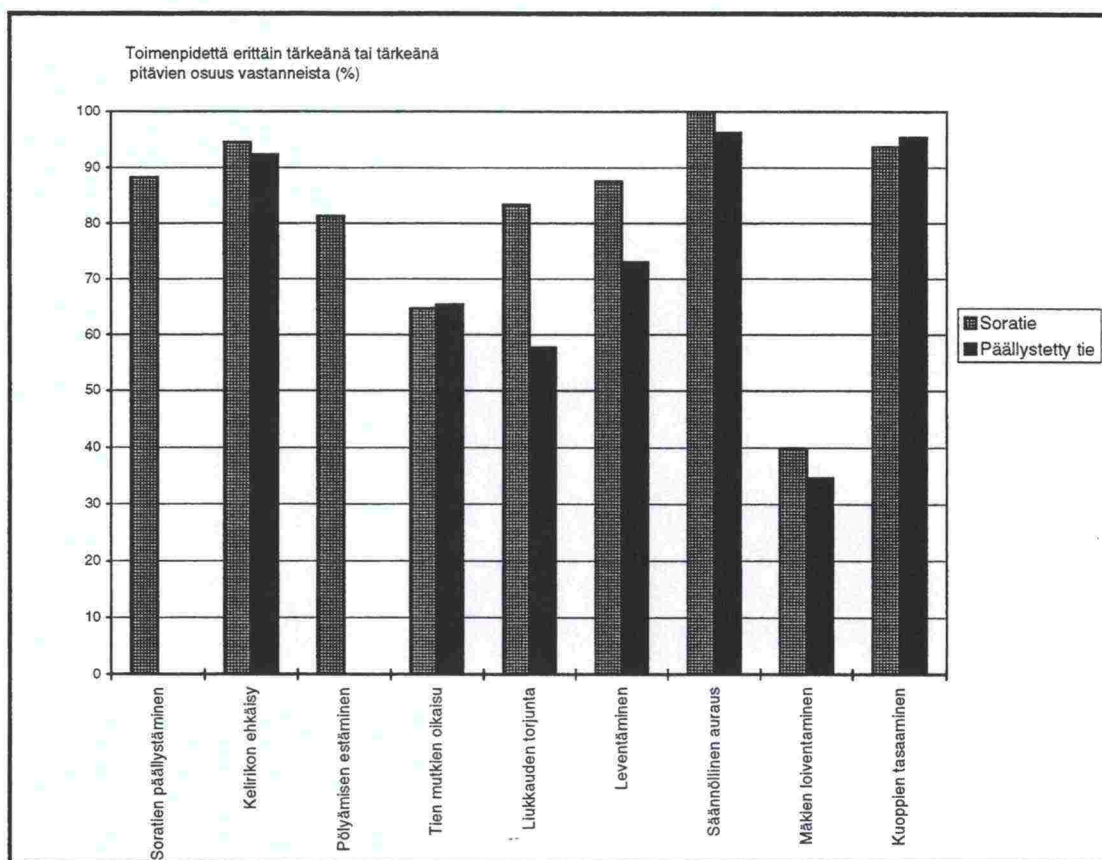


Kuva 26. Ajomukavuuden kannalta ongelmalliset Etelä-Pohjanmaan kohdekyliin johtavien yhdysteiden kuntoon liittyvät tekijät. Mitä tienpitoon liittyviä ongelmia kylän yhdystiellä esiintyy ja miten tärkeänä yhdystien eri ongelmien poistamista pidetään.

Tienpidon toimenpiteiden tärkeys kylätiellä

Sorapäälysteisillä kylien yhdysteillä kaikki vastaajat pitivät säännöllistä aurasta tärkeimpänä tien parannustoimenpiteenä (kuva 27). Lisäksi kelirikon ehkäisy ja tien kuoppien tasaaminen erottuivat toissijaisina sorateiden parannustoimenpiteinä.

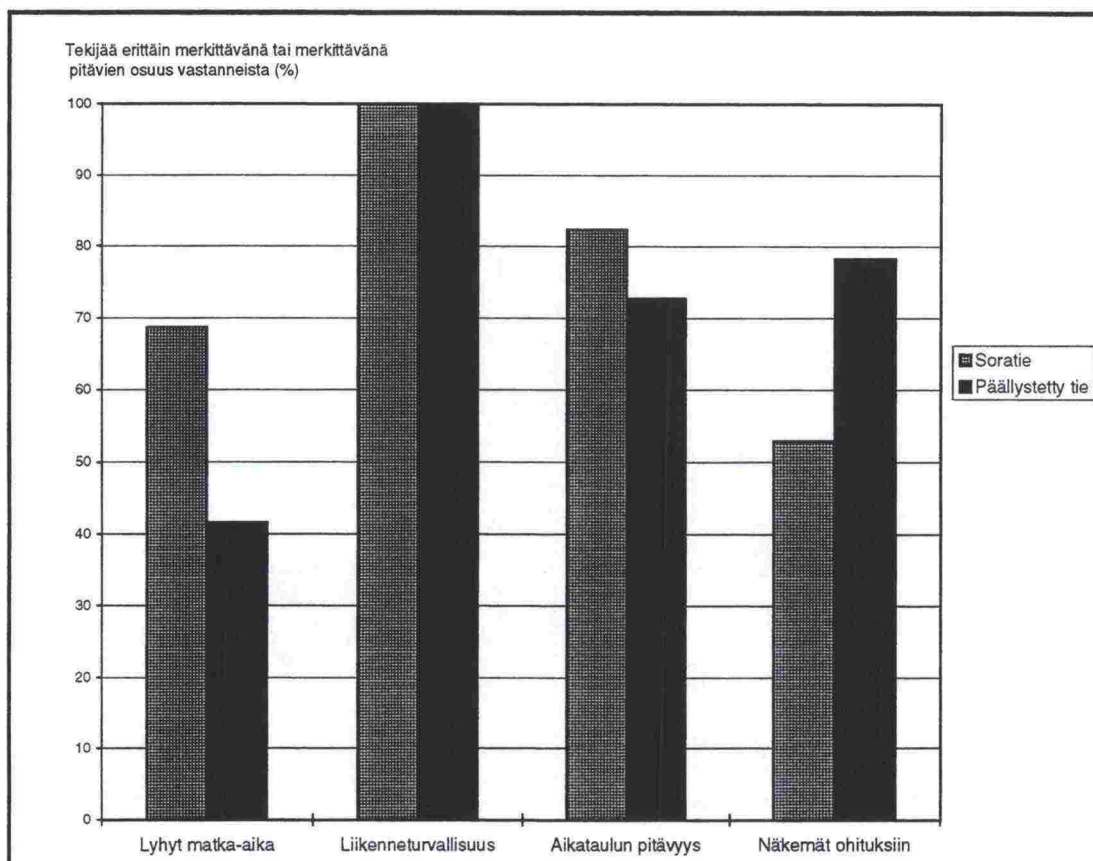
Yli 90 % vastaajista piti kelirikon ehkäisyyn, kuoppien tasaamiseen ja säännölliseen auraukseen liittyviä tienpidon toimenpiteitä tärkeimpinä päälyste-tyillä kohdoteilla.



Kuva 27. Tienpidon toimenpiteiden tärkeys Etelä-Pohjanmaan kohdekyliin johtavilla yhdysteillä. Kuinka tärkeinä eri tienpidon toimenpiteitä pidetään tien kuntoon liittyvien ongelmien poistamiseksi, kun otetaan huomioon tienpitoon käytettävissä olevat rajalliset resurssit.

Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys yhdystiellä

Liikenneturvallisuus erottui oletetusti merkittävimpana muuhun liikkumiseen liittyvänä tekijänä sekä sora- että päällystetyillä teillä (kuva 28). Lisäksi sorateilla arvostettiin enemmän aikataulun pitävyyttä, kun taas päällystetyillä teillä ohitusnäkömiä pidettiin merkittävämpänä tekijänä kuin aikataulun pitävyyteen ja matka-aikaan liittyviä tekijöitä.



Kuva 28. Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys Etelä-Pohjanmaan kyliin johtavilla yhdysteillä. Miten tärkeänä muita kuin tienpi-toon liittyviä näkökohtia pidetään kylän yhdystiellä ajettaessa.

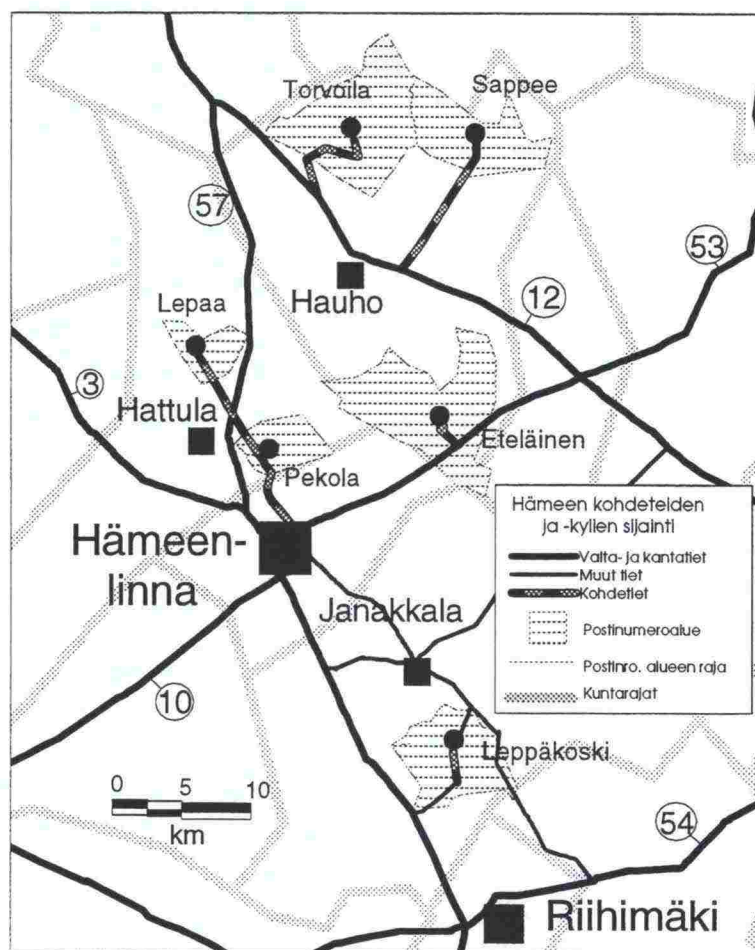
4.2.5 Hämeen kohdealue

Kehitysnäkymät ja -edellytykset

Oheisena on tiivistetysti esitetty aikaisemman tutkimuksen "Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus" keskeiset haastattelu- ja kyselytulokset Hämeen kohdealueelta, jotta niitä voidaan verrata muiden esimerkki-alueiden kanssa. Hämeessä tutkittavien teiden vaikutusalueella tehtiin kuusi kylätoimikuntien puheenjohtajien teemahaastattelua (kuva 29).

Väestönkehitys ja muuttoliike

Kylien saavutettavuus suhteessa päätieverkkoon ja suuriin kaupunkeihin vaikuttaa pitkälti kylien vetovoimaisuuteen muuttokohteina. Kohdealueen kyliin muutossa on havaittavissa kolme päätrendiä: eläkeläisten muutto juurilleen lähinnä kyliin, joissa on hyvä palveluvarustus, lapsiperheiden muutto suurissa kaupungeissa pendelöiviksi asukkaiksi ja kesäasumisen muuttuminen ympärivuotisemmaksi.



Kuva 29. Esimerkkikylien ja kohdeteiden sijainti Hämeessä

Asiointi ja työssäkäynti

Työssäkäynti ja asiointi kylien ulkopuolella suurissa keskuksissa on lisääntymässä. Kaikissa esimerkkikylissä oli mm. pääkaupunkiseudulla päivittäin työssäkäyviä joko omaa autoa tai auto-juna yhdistelmää käyttäen.

Kylistä käydään maatalouselinkeinoja lukuunottamatta lähes poikkeuksetta töissä kylän ulkopuolella. Maatalousruokakunnasta puoliso käy pääsääntöisesti kylän ulkopuolella töissä. Toisaalta kyliin myös tullaan töihin enenevässä määrin ulkopuolelta. Suurten tuotantolaitosten lakkauttamisesta taantuneet kylät osoittavat elpymisen merkkejä vetämällä puoleensa elämäntapa-asukkaita ja pienyrittäjiä vanhoihin kiinteistöihin.

Kuntakeskuksen merkitys palvelujen ja työpaikkojen tarjoajana on vähentynyt. Usein vain julkiset palvelut hankitaan kuntakeskuksesta. Tällöin ongelmana ovat huonontuneet joukkoliikenneyhteydet, koska palvelujen käyttäjät ovat pääasiassa koululaisia ja eläkeläisiä. Syrjäisemmille kylille kuntakeskus on vieläkin merkittävä työllistäjä ja kaupallisten palvelujen keskus. Pää- ja kyläteiden laatutason kohoaminen, yksityisauton yleistyminen ja kylien ulkopuolella työssäkäynti ovat vieneet ostovoimaa kylien omilta palveluilta. Kevyen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen tukee kylän palvelujen saavutettavuutta ja niiden käyttöuskollisuutta.

Kuljetukset tiellä

Joukkoliikenneyhteydet ovat jatkuvasti huonontuneet ja toimivat lähinnä päivisin. Iltaisin ja viikonloppuisin kylät toimivat lähes yksityisauton varassa. Joukkoliikenteen aikatauluyhteensopivuuden ja eri liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittäminen parantaisivat huomattavasti kylien saavutettavuutta ja liikenteellistä palvelutasoa.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Kylän historialla ja keskeisten toimintojen säilymisellä tai loppumisella (esim. ammattioppilaitos, saha, tiilitehdas) on suuri merkitys kylien elinkeinotoiminnan kehitykseen. Myös maa- ja metsätalouselinkeinon merkitys vaihtelee kylän syntyhistoriasta, eikä niinkään sen sijainnista riippuen.

Kylät houkuttelevat paljon tilaa vievää elinkeinotoimintaa, kuten puutyöverstaita, sahoja ja romuttamoja. Myös pientä pk-yritystoiminnan elpymistä on havaittavissa hyväkuntoisten kyläteiden varsilla ja vanhoissa työläisyhdyskunnissa. Maatalouden uudet, työvoimavaltaisemmat tuotantomuodot, kuten luomuviljely ja omien tuotteiden jalostus, lisäävät tulevaisuudessa pientilojen elinkelpoisuutta ja sitä kautta kylien työpaikkoja ja asukkaita.

Kylätien kunnon ja kylässä olevan tai sinne hakeutuvan elinkeinotoiminnan välille ei haastatteluissa myöskään löytynyt selkeää yhteyttä. Nähtävästi

vaikutus syntyy yhdystien pituuden ja laatutason yhteisvaikutuksesta sekä vaihtelee elinkeinonaloittain.

Vapaa-ajan asutus

Pää- ja alempiasteisen tieverkkomme hyvä laatutaso on mahdollistanut kesäasukkaiden ympärivuotisen työssäkäynnin suurimmissa kaupungeissa. Syrjäisempien kylien rakenne onkin hajautumassa uudisrakentamisen suuntautuessa kyläkeskuksen ulkopuolelle rannoille ja maatilojen yhteyteen. Sen sijaan kaupunkien läheisyydessä ja hyvien tieyksien varrella sijaitsevien kylien asutus pyrkii yleensä sijoittumaan lähemmäksi kylän keskustaa.

Tiestön nykytilanne ja ongelmat

Työssäkäyjien käyttämä matka-aika koostuu kylätiellä ja suureen keskukseen johtavalla päätiellä käytetystä ajasta. Koska kylistä käydään huomattavan kaukana töissä, on päätieverkon laatutason kehittyminen ollut merkittävä kylien saavutettavuuteen vaikuttava tekijä. Tämä on puolestaan vaikuttanut siihen, että kylistä käydään yhä kauempana töissä ja niiden houkuttelevuus asuinpaikkana on lisääntynyt.

Kylään johtavalle yhdystielle tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta kylän kehitykseen on yksittäisen haastattelun pohjalta vaikea osoittaa. Yleensä tiestön kunto on kylissä jo kauan ollut hyvä, jos kylätie on toiminut myös läpikulkuväylänä.

Maa- ja metsätalouskuljetusten tarve ja ongelmat leviävät laajemmalle kuin kylään johtavalle yhdystielle. Kylien jälkeiset tieosuudet ovat vähän liikennöityjä, päällystämättömiä ja kelirikkojen vaivaamia. Kelirikon vaivaamien teiden varrella sijaitsevien elinkeinonharjoittajien on tahdistettava toimintansa tien kunnon vaihtelun mukaan. Kuljetus- ja ajoneuvokustannukset ovat korkeita, mutta ne kompensoitunevat esim. tilojen ja maan halpuudessa. Ojaanajot ja tielle juuttumiset ovat jokavuotisia päällystämättömillä teillä.

Kyläteiden suurin ongelma asukkaan kannalta on liikenne- ja liikkumisturvallisuus kesämökkiliikenteen ja läpikulkuliikenteen lisääntymisen myötä. Kylätien kapeus, liukkaus ja huonot näkymät aiheuttavat vaaratilanteita ja onnettomuuksia varsinkin ohitus- ja kohtaustilanteissa. Turvattomuus tiellä liikuttaessa kohdistuu ennen kaikkea kevyeseen liikenteeseen, joka ei joko mahdu liian kapeaksi auratulle tielle tai kokee asemansa liian turvattomaksi kapealla tiellä, jossa autot ajavat ylinopeutta. Tien turvattomuuden takia mm. lapsia kuljetetaan autolla harrastuksiin tai koulukyytipysäkeille.

Kyläteiden parantaminen johtaa usein läpikulkuliikenteen lisääntymiseen, mikä alentaa asumistasoa ja tuottaa häiriöitä asutukselle kylätien välittö-

mässä läheisyydessä. Tiestön kunnon parantaminen, esim. päällystäminen, lisää ennen kaikkea kesämökkiliikenteen määrää

Tiestön parannustoimenpiteet

Haastatteluissa nousi esille seuraavia kyläteiden hoidon parannustoimenpiteitä:

- Kyläteiden talvihoitotoimenpiteitä suunniteltaessa on huomioitava, että ympärivuotisen kevyen liikenteen tarpeita varten tarvitaan tarpeeksi leveää hiekoittamatonta piennar.
- Teiden suolaaminen on tarpeetonta ja aiheuttaa mm. kaivojen pilaantumista alueilla, joissa ei ole kunnallistekniikkaa.
- Jäisten ja hengenvaarallisten urien syntyminen on estettävä riittävällä höyläämisellä.
- Kylätiellä on usein kulttuurinen ja maisemallinen asema kylän olemuksessa, joten rajut kylätiehen kohdistuvat toimenpiteet, kuten geometrian muuttaminen ja leventäminen ovat usein sopimattomia. Tien luonne on osa kylän luonnetta.
- Alempiasteisen tieverkkoa tulisi hoitaa ja kehittää kokonaisuutena yksityistiet mukaan lukien. Valtion ja yksityisten työn- ja resurssien jakoa olisi parannettava.
- Joukkoliikennemuotojen aikatauluyhteensopivuuden kehittämisellä on keskeinen rooli kylien ja haja-asutusalueiden saavutettavuuden parantamisessa ja joukkoliikenteen käyttäjämäärien ylläpitämisessä.



Kuva 30. Leppäkosken kohdetie Hämeessä (pt 13836). Esimerkki pintakunnoltaan hyvästä, mutta kapeasta ja mutkaisesta päällystetystä tiestä.

4.3 Haastattelujen ja kyselyjen valtakunnallinen analyysi

4.3.1 Kylien kehitysnäkymät ja -edellytykset

Väestönkehitys ja muuttoliike

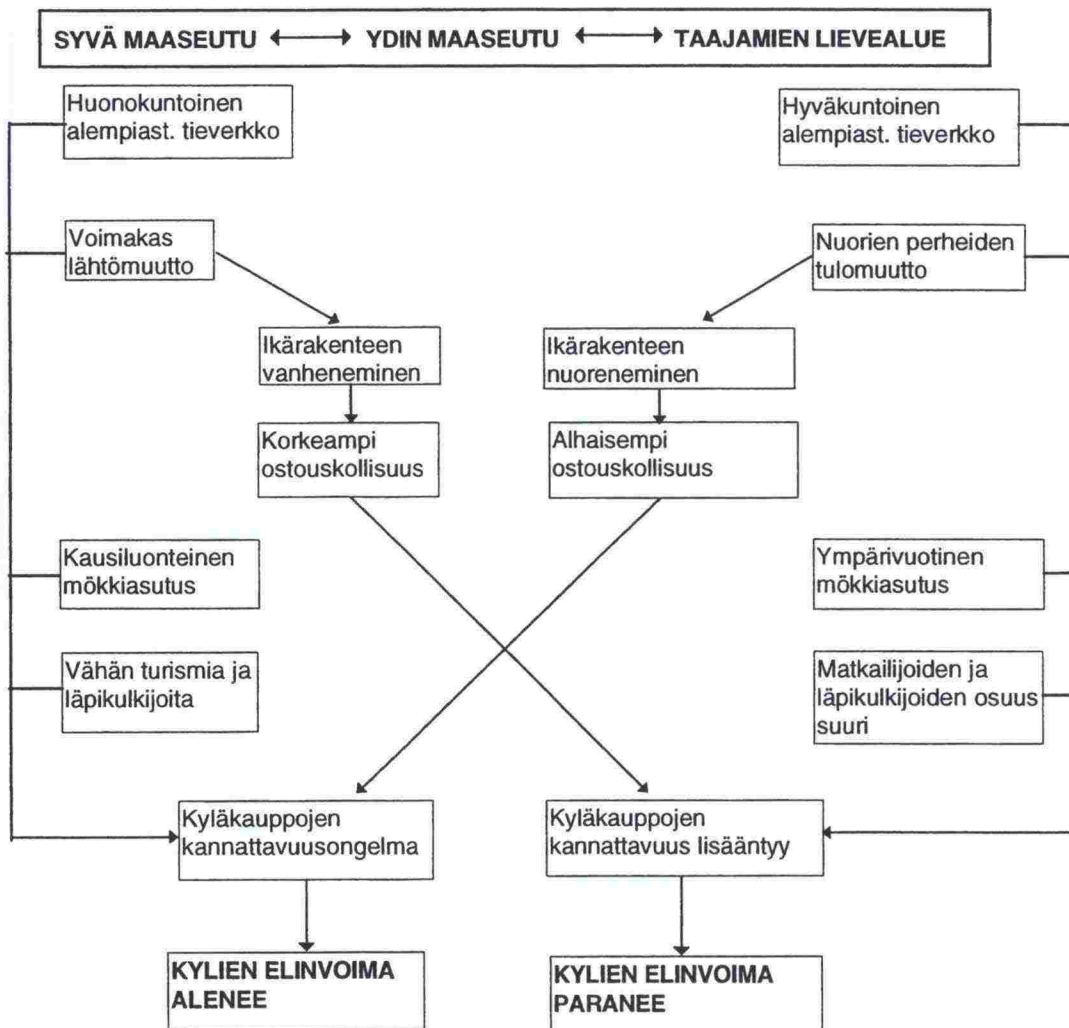
Haja-asutusalueen elinkeino- ja ikärakenteen kehitys sekä kesäasutuksen rooli ovat tekijöitä, joihin alempiasteisen tieverkon ylläpidolla ja hoidolla on merkitystä. Lapin ja Pohjois-Karjalan haja-asutusalueille on ominaista voimakas lähtömuutto ja maaseudun autioituminen, mikä johtaa ikärakenteen vanhenemiseen, palvelujen lakkauttamiseen ja sitä kautta myös elinkeinorakenteen yksipuolistumiseen. Lisäksi kesäasutus, joka on merkittävä alempiasteisen tieverkon käyttäjä, ei ole kehittynyt ympärivuotiseksi samassa suhteessa kuin esim. Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla. Alempiasteisen tieverkon huono kunto ja esim. sorateiden suhteellisesti suurempi osuus näillä alueilla myötävaikuttaa tähän kehitykseen (kuva 31).

Toisaalta ns. taajamien lievealueilla, joita palvelee suhteellisen hyväkuntoinen alempiasteinen tieverkko ja joiden kylätoiminta on muutenkin vireää, on ominaista nuorien lapsiperheiden tulomuutto sekä kesäasutuksen muuttuminen yhä enemmän ympärivuotiseksi. Toisaalta vanhempi väestönosa muuttaa taajamiin parempien palvelujen läheisyyteen ja näin kylien ikärakenne nuorentuu. Toimivat alempiasteiset tieyhteydet helpottavat liikumista, mutta eivät ole sijoittumisen ja muuttoliikkeen este.

Asiointi ja työssäkäynti

Työssäkäynnin osalta voidaan haja-asutusalueen suuntautumisessa erottaa kolme päätrendiä. Varsinaisissa syrjäseutujen haja-asutusalueilla (esim. Lapissa) elinkeinorakenne on yksipuolinen ja maatalous työllistää pääosan väestöstä. Pitkien ja huonokuntoisten yhteyksien takia ei esim. maatalousruokakunnan puoliso käy omassa kuntakeskuksessa töissä. Vastaavasti Pohjois-Karjalassa ja Etelä-Savossa tieyhteydet haja-asutusalueilta lähimpään kuntakeskukseen ovat parhaimmassa kunnossa, mikä mahdollistaa maatalouden harjoittamisen ohella työssäkäynnin suuntautumiseen kuntakeskukseen. Toisaalta pitkät ja suhteellisen huonokuntoiset yhteydet päätieverkolle haittaavat pendelöintiä suuremmissa keskuksissa. Taajamien lievealueilla (esim. Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla), jossa yhteydet haja-asutusalueilta päätieverkolle ovat lyhyemmät ja parempikuntoiset, on suurissa keskuksissa pendelöivien osuus lisääntynyt. Päätieverkon ohella hyväkuntoinen alempiasteinen tieverkko myötävaikuttaa pienyritystoiminnan syntymiseen ja sijoittumiseen haja-asutusalueille, mikä johtaa samalla monipuolistuvaan haja-asutusalueiden elinkeinorakentamiseen.

Päivittäistavarakaupan asiointiin suhteen voidaan eri haja-asutustyypeissä erottaa edellisessä kappaleessa esitettyä työssäkäynnin suuntautumista muistuttavia säännönmukaisuuksia. Syrjäseutujen haja-asutusalueilla



Kuva 31. Kylien palveluihin vaikuttavat tekijät eri haja-asutustyypeissä.

pitkät välimatkat ja huonokuntoiset yhteydet lähimpään taajamaan puoltavat kyläkauppojen ja myymäläautoverkoston asemaa keskeisinä asiointikohteina. Paremmat tieyhteydet ohjaavat asiointivirrat kyläkaupan ohi lähimpään kuntakeskukseen ja taajamien lievealueilla suurten keskusten marketit kilpailevat tehokkaasti taajamamyymlöiden kanssa. Erikoistavarakaupan osalta eroja eri haja-asutustyyppien välillä ei juurikaan ole, vaan asiointivirrat suuntautuvat lähimpään kaupunkikeskukseen (yleensä maakuntakeskukseen). Asiointi työmatkan yhteydessä on yleistynyt etenkin suurten kaupunkikeskusten osalta.

Kuljetukset tiellä

Alempiasteisen tieverkon kunnosta riippumatta on joukkoliikennepalveluja viime aikoina karsittu kaikilla esimerkkialueilla ja joukkoliikennelinjat suunnitellaan entistä enemmän palvelemaan koululaisliikennettä eikä työssäkäynti- tai asiointiliikennettä. Haja-asutusalueiden autotonta väestönosaa palvelevat yleensä kimpakyydit tai ns. kutsutaksijärjestelmä. Saadut

kokemukset säännöllisestä taksibussikokeilusta ratkaisuna haja-asutusalueiden liikennöintiongelmaan ovat olleet erittäin myönteisiä.

Elinkeino- ja yritystoiminta

Kyläkauppojen menestymiseen vaikuttaa kylän sijainnin ja tieverkon kunnon lisäksi myös palvelutarjonta. Kyläkauppojen ostouskollisuus on suuri lähinnä syrjäseutujen haja-asutusalueilla, jossa ikärakenne on vanha. Kyläkaupat kilpailevat taajamamyymälöiden kanssa ennen kaikkea persoonallisella palvelulla, joustavilla aukioloajoilla, oheispalveluilla (esim. asiamiesposti) sekä kotiinkuljetuspalveluilla. Lisäksi kesämökkiasutus on merkittävä kyläkauppojen kannattavuutta lisäävä tekijä. Alempiasteisen tieverkon parantaminen ohjaa usein paikalliset asiakasvirrat kyläkauppojen ohi taajamiin ja suurempiin keskuksiin. Toisaalta tien parantaminen lisää läpikulkuliikennettä, mikä osaltaan lisää myös kyläkauppojen kannattavuutta.

Muun yritystoiminnan osalta esim. sorateiden kelirikko estää kaikki puukuljetukset tietyillä alempiasteisilla tieosuuksilla varsinkin Lapissa ja Pohjois-Karjalassa, minkä liikennöitsijät tosin osaavat huomioida ennakkoon toiminnassaan. Alempiasteiset tiet toimivat usein myös tavaraliikenteen oikoreitteinä siirryttäessä päätieltä toiselle. Huono tien ylläpito ja hoito aiheuttavat kuitenkin ongelmia ja pakottavat tavaraliikenteen käyttämään selvästi pitempiä kiertoreittejä.

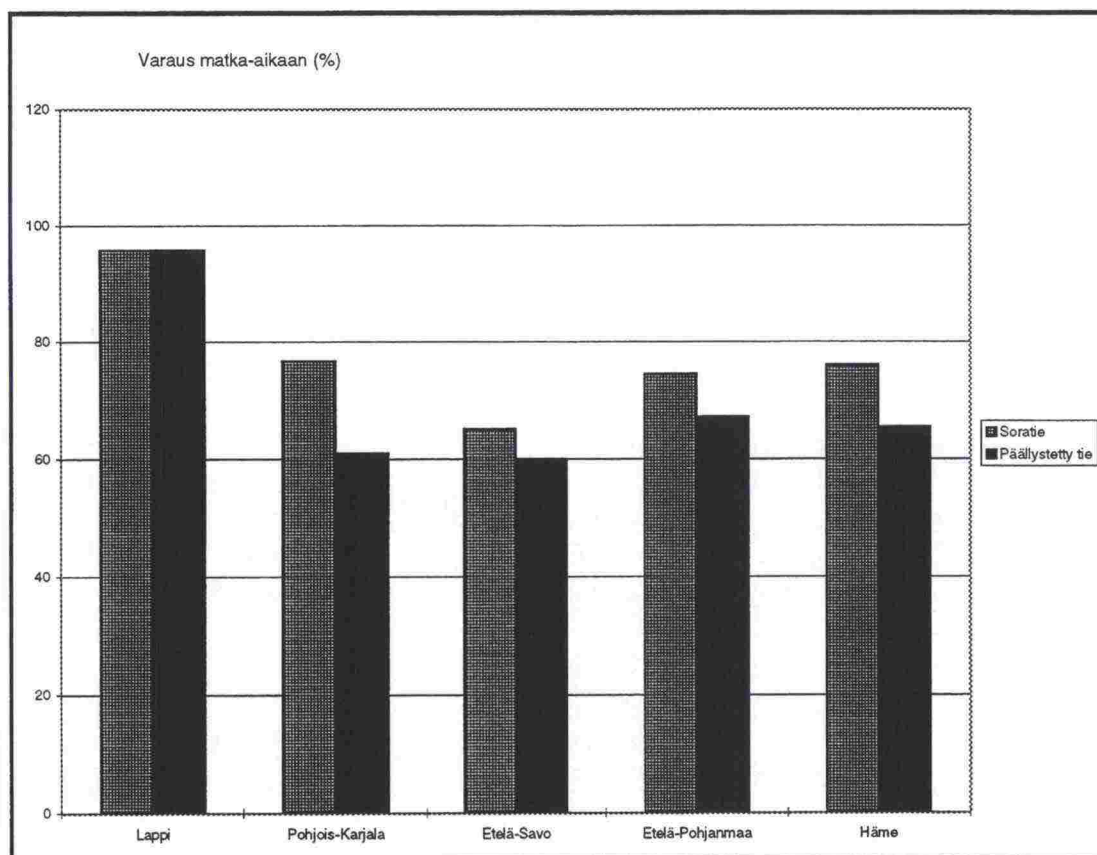
Etenkin Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla yleistynyt pienyritystoiminta on usein hyvästä liikenteellisestä sijainnista riippuvainen. Näin ollen alempiasteisen tieverkon kunto vaikuttaa välittömästi kuljetusten toimintavarmuuteen ja jopa kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta yritysten toimintaedellytyksiin. Lisäksi huonot sorapäälysteiset tieosuudet estävät jakelukuljetukset tietyillä alueilla sekä hidastavat työmatkoja.

Maatilamatkailu on eräs kehittyvistä uusista elinkeinomuodoista haja-asutusalueilla. Hyväkuntoinen tieverkko mahdollistaa matkailijoiden joustavan liikennöinnin ja vaikuttaa siten matkailuyritysten houkuttelevuuteen.

4.3.2 Tien kunto ja parantamistoimenpiteet

Matka-aikavaraus

Huonokuntoisilla teillä ja huonoissa ilmasto-olosuhteissa valitaan oletettavasti selvästi enemmän ylimääräistä matka-aikaa alempiasteisella tieverkolla liikennöintiin kuin paremmissa olosuhteissa ja parempikuntoisilla teillä. Kyselyjen perusteella esim. Lapissa ja Pohjois-Karjalassa matka-aikavaraus äärimmäisissä olosuhteissa kylän yhdystiellä oli noin 80-90 % ja nousi enimmillään lähes 100 %:iin normaalista matka-ajasta. Muilla alueilla matka-aikavaraus jäi keskimäärin 70 %:iin ja oli suurimmillaan liukkailla ja lumisilla sorapäälysteisillä teillä (kuva 32).



Kuva 32. Suurimmat matka-aikavaraukset kohdealueiden sorateilla ja päälystetyillä teillä. Kuinka paljon kohdekylistä on erilaisten tiehen liittyvien ongelmien takia enimmillään varattava ylimääräistä matka-aikaa, jotta ehditään ajoissa perille.

Ajomukavuuden kannalta ongelmalliset tekijät

Lumiset, sohjoiset ja liukkaat soratiet ja päälystetyt tiet sekä sorateiden kelirikko ja pintavauriot koettiin kyselyn mukaan ajomukavuuden kannalta kaikkein ongelmallisimpina tekijöinä alempiasteisella tieverkolla. Kaikkein ongelmallisimpina em. tien kunnossapitoon liittyviä puutteita pidettiin Lapiassa ja Pohjois-Karjalassa. Kelirikko aiheuttaa usein reitinmuutoksia esim. työssäkäynti- ja asiointimatkoilla. Usein lyhyemmän, mutta huonokuntoisen soratien asemesta valitaan pitempi päälystetty yhteys.

Tienpidon toimenpiteiden tärkeys

Kyselyn perusteella säännöllistä aurausta ja kelirikon ehkäisyä erityisesti sorateilla pidettiin tärkeimpinä ensisijaisina toimenpiteinä tien kuntoon liittyvien ongelmien poistamiseksi. Toissijaisena toimenpiteenä erottui selvästi sorateiden päälystäminen.

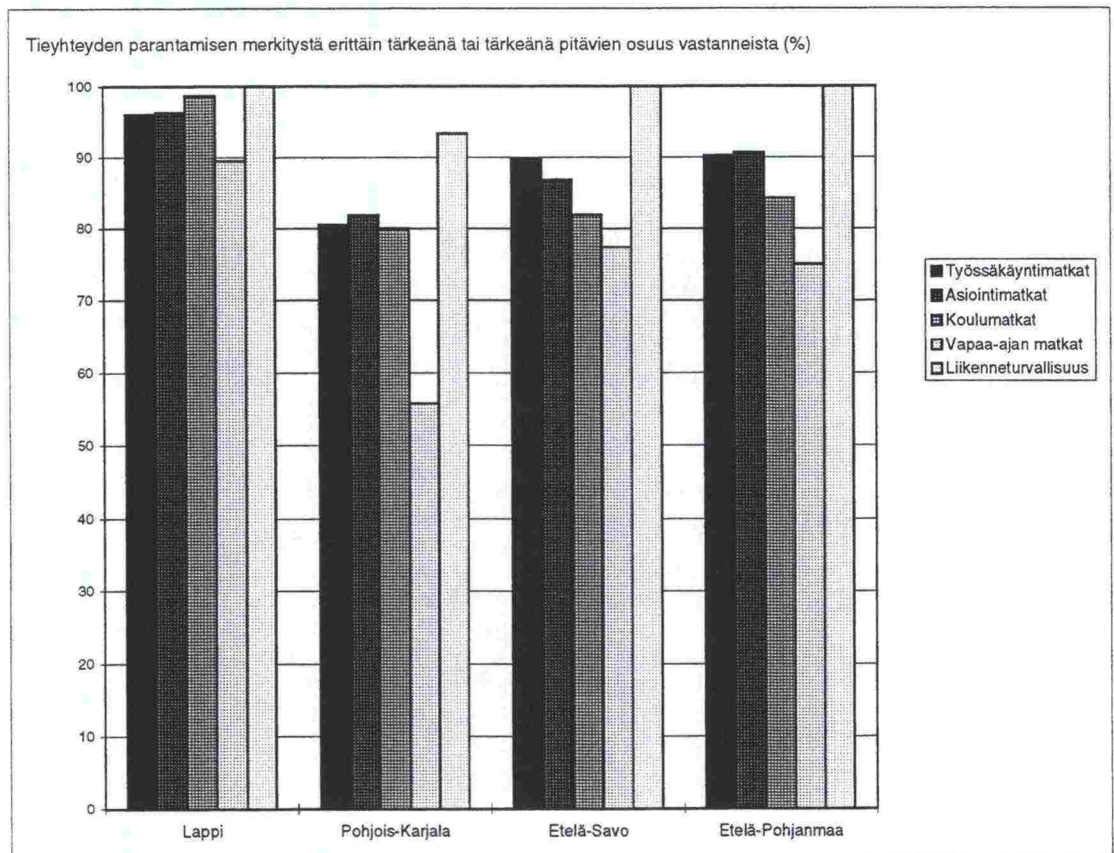
Päälystetyillä teillä talvikunnossapidon tärkeys ja erityisesti liukkauden torjunta on ensisijainen parannustoimenpide. Hyvillä päälystetyillä osuuksilla korostuvat autoilijoiden sijasta kevyen liikenteen ongelmat. Kevyen liikenteen

teen väylä ja tien valaiseminen ovatkin usean hyvän tieyhteyden varressa sijaitsevan kehittyneen kylän toiveina.

Liikkumiseen liittyvien tekijöiden merkitys

Muista liikennöintiin liittyvistä näkökohdista liikenneturvallisuus sekä päällystetyillä teillä että sorateilla nousi selvästi tärkeimmäksi tekijäksi alueesta riippumatta. Lapissa ja Pohjois-Karjalassa ohitusnäkömiä pidettiin merkittävänä, kun taas muualla Suomessa aikataulun pitävyyttä teillä liikkuesssa pidettiin tärkeämpänä.

Kylätien parantaminen ja sen vaikutus eri matkaryhmiin pidettiin suhteessa tärkeämpänä Lapissa ja Etelä-Pohjanmaalla verrattuna muihin kohdealueisiin. Lapissa alempiasteisten teiden parantamista pidettiin tärkeimpänä koulumatkojen kannalta, kun taas muilla alueilla tieyhteyden parantamisella on suurin merkitys työssäkäynti- ja asiointimatkojen kannalta (kuva 33).



Kuva 33. Kylätien parantamisen vaikutus eri matkaryhmiin ja liikenneturvallisuuteen. Millaisten matkojen kannalta tieyhteyden parantaminen on merkittävää eri kohdealueilla.

4.3.3 Tienpidon panostusten vaikutus kylien kehitykseen

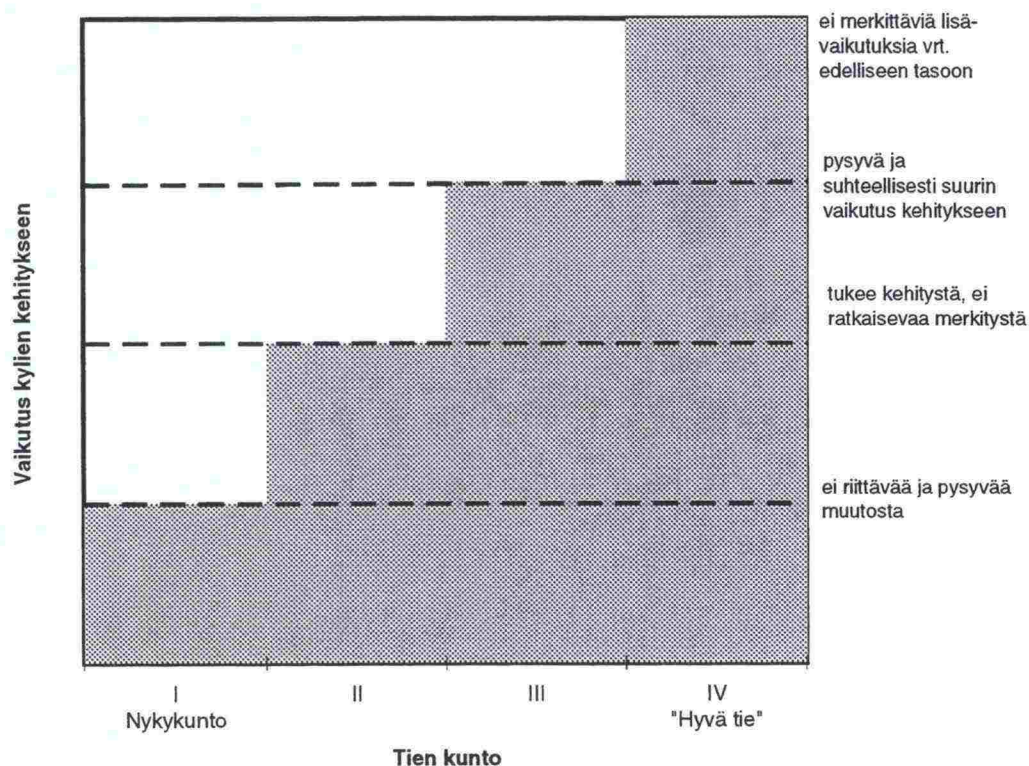
Panostusten muodostaminen

Arvioitaessa haastattelujen ja kyselyjen perusteella alempiasteisen tieverkon tienpidon panostusten vaikutusta kylien ja haja-asutusalueiden kehitykseen voidaan tarkastelussa erottaa toisalta sorapäälysteiset kylien yhdystiet sekä päälystetyt tiet. Lisäksi eri tienpidon panostuksilla on erilaisia vaikutuksia valtakunnan eri osissa. Sopivan tienpidon panostuksen etsimisessä on otettu lähtökohdaksi nykyinen taso kullakin kohdealueella sekä maksimiksi se tienpidon taso, jolla pystyttäisiin poistamaan äärimmäisten olosuhteiden aiheuttamat viivytykset ja jonka lisäksi tie olisi liikenneturvallisuudeltaan optimaalisessa kunnossa (ns. IV tason parannus). Maksimitason mukaan tiellä kulkemiseen käytetty matka-aika olisi sama olosuhteista riippumatta, mikä on varsin hypoteettinen oletus. Näin saadaan kuitenkin selvitettyä tienpidon maksimitoimenpiteiden aiheuttamat vaikutukset sekä suhteutettua ne nykytilanteeseen. Tarkastelussa on lisäksi arvioitu kolme tienpidon välitasoa (I, II ja III tason parannus nykytilanteeseen nähden) ja arvioitu niiden vaikutus haja-asutusalueiden kehitystekijöihin. Tienpidon välitasojen sisältämät toimenpiteet on määriteltä niihin kuuluvien kilometrikustannusten perusteella. Yksityiskohtaisempi kuvaus tienpidon panostuksista ja kustannuksista (tr-ind 136) toimenpidedatasolla on esitetty kuvissa 34 ja 35.

Sorapäälysteiset alempiasteiset tiet

Sorateiden osalta arvioitu I tason lisäpanostus nykytienpitoon nähden (sisältäen osittaisen tien rakenteen perusparantamisen ja parannetun kesa- ja talvihoidon) ei tuo riittävää ja pysyvää muutosta nykyisiin tieolosuhteisiin. Talvihoidon parantaminen lähinnä säännöllisen aurauksen muodossa edesauttaa tien vaikutusalueen ulkopuolelle suuntautuvan työssäkäynnin sujuvuutta sekä tietä käyttävien kuljetuksien toimintavarmuutta. Aurauksella yhdessä liukkauden torjunnan kanssa on myös merkittävä vaikutus yleiseen liikenneturvallisuuteen talvella.

Arvioitu II tason lisäpanostus alempiasteisten sorateiden tienpitoon (sisältäen tien rakenteen parantamisen ja pintakunnon pysyvän korjauksen) on yleensä kyläläisten toissijainen sorateiden parantamistoimenpide. Se lisää lähinnä paikallisten asukkaiden päivittäistavara-asiointia taajamissa, millä on kielteinen vaikutus kyläkauppojen kannattavuuteen. Tämä tienpidon panostus ei kuitenkaan paranna sorateita niin paljon, että sillä olisi suurta merkitystä esim. matkailu- ja läpikulkuliikenteen houkuttelijana tai mökki-asutuksen muuttumiseksi ympärivuotiseksi. Näin ollen kyläkauppojen myynnin lasku ei kompensoidu uusien tienkäyttäjien ostovoimalla, mikä johtaa kauppojen kannattavuusongelmaan.



0 -panostustaso: nykytilanne

I -panostustaso: sisältää osittaisen tien rakenteen parantamisen sekä parannetun kesä- ja talvihoidon tason (yksikkökustannus noin 0,3 milj. mk/km).

II - panostustaso: sisältää täydellisen tien rakenteen perusparantamisen, jolla voidaan korjata pahimmat tien pintakunto- ja kelirikko-ongelmat (yksikkökustannus noin 0,7 milj. mk/km).

III -panostustaso: sisältää tien päällystämisen ja leventämisen (yksikkökustannus noin 1,0 milj. mk/km).

IV -panostustaso: sisältää edellisen panostustason mukaisten toimenpiteiden lisäksi tien suuntauksen parantamisen (mutkien oikominen, mäkien loiventaminen (yksikkökustannus noin 1,3 milj. mk/km).

Kuva 34. Tienpidon panostuksien vaikutus sorateiden varren kylien kehitykseen haastattelujen ja kyselyjen perusteella. Millä panostustasolla saavutetaan eritasoiset kylien kehityssysäykset.

Toisaalta myymäläautojen ja muiden kuljetusten toimintaolosuhteet syrjäkylillä paranevat, sillä kylien yhdysteiden parempi kunto mahdollistaa aika-
taulujen pitävyyden ja paremman toimitusvarmuuden. Jos pintakunnon pysyvällä korjauksella pystytään estämään pahimmat kelirikko-ongelmat, mahdollistaa se ympärivuotiset puukuljetukset ja siten ei aiheuta ylimääräisiä seisokkeja tai pitkiä kiertoreittejä raskaalle liikenteelle. Tiivistäen voidaan todeta, että II tason panostusvaihtoehto tukee haja-asutusalueiden kehitystä, mutta ei vielä ole ratkaisevan merkityksellinen niiden elinvoimaisuuden lisääjänä.

Arvioitu III tason lisäpanostus (sisältäen soratien päällystämisen ja leventämisen) on ensisijainen sorateiden varrella asuvien kyläläisten parannustoive. Se mahdollistaa sujuvamman työssäkäynnin kauempana sijaitsevista suuremmissa keskuksissa erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen haja-asutusalueilla. Lisäksi se ohjaa yhä suuremman osan paikallisista päivittäistavarakaupan asiointivirroista kyläkauppojen ohi taajamiin. Toisaalta päällystetyt alempiasteiset soratiet houkuttelevat matkailuliikennettä ja muuta läpiajoliikennettä sekä myötävaikuttavat myös kesämökkien pitempiaikaiseen käyttöön erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa, jossa kesämökkien ympärivuotinen käyttö on vähäisempää.

Itä- ja Pohjois-Suomen haja-asutusalueilla kyläkauppojen ostouskollisuus on paikallisten asukkaiden keskuudessa suuri johtuen lähinnä vanhemmasta ikärakenteesta. Näin ollen osittainen asiointivirtojen ohjautuminen taajamiin kompensoituu tien uuden liikenteen tuomalla lisääsiakasmäärällä ja siten kyläkauppojen kannattavuus ei välttämättä kärsi tien parantamisesta. Sitä vastoin Etelä- ja Länsi-Suomessa, jossa kyläkauppojen ostouskollisuus nuoremman ikärakenteen johdosta on alhaisempi ja matkailu- ja kesämökkiliikenteen merkitys alempiasteisilla teillä on pienempi, tien merkittävä parantaminen johtaa helposti kyläkauppojen kannattavuusongelmaan. Samoin autojen käyttö- ja huoltokustannukset vähenevät päällystettyjen teiden myötä.

Sorateiden tienpidon arvioitu IV tason lisäpanostus (sisältäen tien suuntauksen parantamisen) ei tuo merkittäviä lisävaikutuksia haja-asutusalueiden kehitystekijöihin. Näin ollen suhteellisesti suurimmat alempiasteisten sorateiden tienpidon vaikutukset saadaan arvioidulla III tason panostuksella. Lisäksi sorateiden tienpidon panostuksilla saatavat hyödyt haja-asutusalueiden kehitykseen ovat suuremmat kuin päällystettyjen teiden parantamisen vaikutukset. Sorateiden eri panostusvaihtoehtojen vaikutukset elinvoimamallilla laskettuun kokonaiselinvoimaindeksiin on esitetty kuvassa 43.

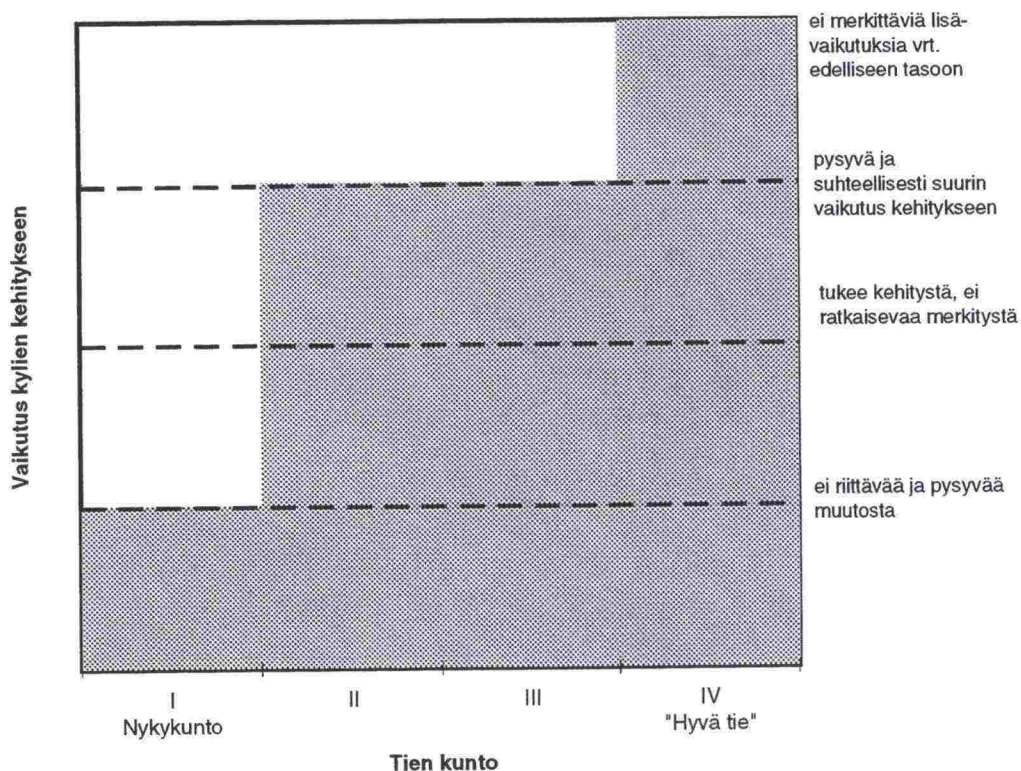
Päällystetyt alempiasteiset tiet

Päällystettyjen alempiasteisten teiden osalta arvioitu I tason lisäpanostus nykytienpitoon (sisältäen osittaisen tien rakenteen parantamisen, paikkapäällystämisen sekä talvihoidon tason parantamisen) toimii välittömänä "ensiapuna" mittavampia toimenpiteitä odotellessa. Tämä panostus talvihoidon ja erityisesti liukkauden torjunnan osalta parantaa liikenneturvallisuutta sekä kuljetusten toimintavarmuutta aikataulujen pitävyyden suhteen. Samaten säännöllisten työmatkojen sujuvuus paranee, mikä helpottaa suuremmissa keskuksissa pendelöintiä. Arvioitu I tason lisäpanostus tienpitoon sisältää kuitenkin vain kiireellisimmät toimenpiteet pahimmissa ongelmakohdissa eikä yleensä tuo pysyvää parannusta tieolosuhteisiin.

Arviodulla II tason lisäpanostuksella alempiasteisiin päällystettyihin teihin (sisältäen tien pintakunnon pysyvän korjauksen ja/tai uudelleenpäällystämisen) saavutetaan kohtalaisia vaikutuksia eri haja-asutusalueen kehitystekijöissä. Tämä panostus edesauttaa pendelöintiä ja asiointia (erityisesti päivittäistavarakauppa) suuremmissa keskuksissa sekä mahdollistaa matkailu- ja läpiajoliikenteen lisääntymisen sekä kesämökkikauden pitenemisen. Vaarana on, että kyläkauppojen myynti vähenee paikallisten asukkaiden asioidessa mieluummin taajamissa, mutta myynnin lasku kompensoituu osittain läpikulkijoiden ja kesämökkiläisten suuremmalla määrällä. Tämä tienpidon II tason lisäpanostus on merkittävä liikenneturvallisuuden sekä kuljetuksien toimintavarmuuden kannalta ja vaikutukset ovat pysyvämpiä kuin alemmassa panostusvaihtoehdossa.

Arviodulla III tason lisäpanostuksella päällystettyihin teihin (sisältäen lähinnä tien leventämisen) ei ole suurta lisämerkitystä edelliseen panostusvaihtoehtoon nähden. Suurimmat positiiviset vaikutukset kohdistuvat lähinnä raskaan liikenteen toimintaedellytyksiin sekä yleiseen liikenneturvallisuuden lähinnä parempien ohitus- ja kohtaamismahdollisuuksien kautta. Lisäpanostus hypoteettiseen IV tasoon (sisältäen lähinnä tien suuntauksen parantamisen) ei myöskään tuo merkittäviä lisävaikutuksia lukuunottamatta edelleen paranevaa liikenneturvallisuutta lähinnä liikenteen paremman sujuvuuden ja ohitusnäkemien kautta.

Tarkasteltaessa päällystettyjen alempiasteisten teiden tienpidon eri panostustasojen vaikutusta haja-asutusalueiden kehitystekijöihin voidaan todeta, että suhteellisesti suurimmat vaikutukset saadaan arviodulla II tason panostustasolla. Päällystettyjen teiden parantamisen vaikutukset eivät haastattelujen ja kyselyjen perusteella arvioituna kuitenkaan ole yhtä suuria kuin sorateiden vastaavilla tienpidon panostuksilla saatavat hyödyt. Päällystettyjen teiden panostusvaihtoehtojen vaikutukset elinvoimamallilla laskettuun kokonaiselinvoimaindeksiin on esitetty kuvassa 42.



0 -panostustaso: nykytilanne

I -panostustaso: sisältää osittaisen tien rakenteen parantamisen (tilapäisen tien pintakunnon parantamisen esim. paikkapäälystämällä) sekä parannetun kesä- ja talvihoidon tason (yksikkökustannus noin 0,7 milj. mk/km).

II -panostustaso: sisältää täydellisen tien rakenteen parantamisen (tien pysyvä pintakunnon korjaus) (yksikkökustannus noin 1,3 milj. mk/km).

III -panostustaso: sisältää edellisen panostustason mukaisten toimenpiteiden lisäksi tien leventämisen (yksikkökustannus noin 2,0 milj. mk/km).

IV -panostustaso: sisältää edellisen panostustason mukaisten toimenpiteiden lisäksi osittaisen tien suuntauksen parantamisen (pahimpien mutkien oikominen ja mäkien loiventaminen) (yksikkökustannus noin 2,7 milj. mk/km).

Kuva 35. Tienpidon panostuksien vaikutus päälystettyjen teiden varren kylien kehitykseen haastattelujen ja kyselyjen perusteella. Milj. panostustasolla saavutetaan eritasoiset kylien kehityssäykset.

Sorateistä poiketen merkittäviä kohdealueiden välisiä eroja ei päällystettyjen teiden tienpidon panostuksilla ole. Ainoastaan Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla painotettiin liukkauden torjunnan tärkeyttä talvihoidon kehittämisen kohdistamisessa ilmasto-olosuhteista johtuen.

Päällystettyjen alempiasteisten teiden parannustoimenpiteet ovat selvästi kalliimpia kuin sorapäällysteisten teiden. Toisaalta alhaisemmalla päällystettyjen teiden tienpidon panostuksilla saadaan ratkaisevaa hyötyä tien vaikutusalueen kehitykseen. Vastaavasti sorateillä vaikutukset alueelliseen kehitykseen ovat suuremmat, mutta ne saavutetaan suuremmalla tienpidon panostuksen tasolla.

5 TIENPIDON TOIMIEN VAIKUTUS KYLIEN KEHITYKSEEN - ELINVOIMAISUUSANALYYSI

Alempiasteisten teiden ylläpidon ja hoidon merkitys haja-asutusalueiden elinvoimaan vaihtelee mallin mukaan huomattavasti maan eri osissa. Etelä- ja Länsi-Suomen kohdealueilla äärimmäiset kylien yhdysteiden parantamistoimenpiteet lisäävät kylien kokonaiselinvoimaisuutta vain 5-7 % johtuen lähinnä tieverkon paremmasta kunnosta ja kohdealueiden korkeasta elinvoimaisuuden lähtötasosta. Pohjois- ja Itä-Suomen kohdealueilla sekä alempiasteisen tieverkon kunto että kylien elinvoimaisuuden lähtötaso ovat suhteellisesti alemmalla tasolla. Näin ollen kylien yhdysteiden äärimmäiset parantamistoimenpiteet lisäävät kokonaiselinvoimaisuutta jopa 18 %.

Elinvoimamallin perusteella merkitsevyysluokaltaan alhaisilla, lähinnä sorapäällysteisillä kylien yhdysteillä saadaan jo pienillä lisäpanostuksilla suhteellisesti suurempi vaikutus haja-asutusalueiden elinvoimaan. Saman hyödyn saavuttaminen ylempiin merkitsevyysluokkiin kuuluvilla teillä vaatii selvästi suuremman tienpidon lisäpanostuksen. Näin ollen ensisijaiset alempiasteisten teiden tienpidon toimenpiteet tulisi kohdistaa niille tieosuuksille, joiden kunto on lähtötasoltaan liian alhainen suhteessa tien merkitsevyyteen liikennöintiväylänä. Näin voitaisiin niukat tienpidon resurssit kohdentaa oikein, jotta saataisiin kuhunkin panostustasoon nähden suurimmat haja-asutusalueiden elinvoimaisuuteen kohdistuvat hyödyt.

5.1 Elinvoimaisuustarkastelun lähtökohdat

Elinvoimaisuustarkasteluun valittiin 20 kohdekylää neljältä eri kohdealueelta Suomen eri osista. Lisäksi aikaisemmin Hämeenlinnan työssäkäyntialueelta tehdyn tutkimuksen kuuden kohdekylän analyysitulokset olivat vertailukohdana.

Kullekin maantieteelliselle kohdealueelle määriteltiin samanlaisten kylien taustajoukko. Kriteereinä samankaltaisten taustajoukkojen valinnassa ovat asukastiheys, pinta-ala, työpaikkaomavaraisuus, maanviljelijätalouksien osuus ja johtotehtävissä toimivien ylempien toimihenkilöiden (ns. johtajatalouksien) osuus (liite 2). Kukin kohdealueen indikaattori saa arvon 0 - 100 riippuen yksittäisen indikaattorin "vahvuudesta" muihin taustajoukon kyliin verrattuna. Eri alueiden taustajoukkoihin kuuluvat kylät on esitetty liitteessä 3.

Lisäksi em. laajemmasta taustajoukosta määriteltiin saavutettavuusindikaattoreille oma suppeampi taustajoukko (20-30 kylää), joista laskettiin saavutettavuus omaan kuntakeskukseen ja työssäkäyntikeskukseen ja joihin kohdekylien yhdysteiden saavutettavuus suhteutettiin.

Aikaisemmissa tutkimuksissa on regressiomallien tuloksena todettu, että valtakunnallisella saavutettavuudella (matka-aika jokaisesta kunnasta kaik-

kiin muihin kuntiin painotettuna lähtöalueen väestöllä) ei ole merkitystä kylien elinvoimaan. Sen sijaan saavutettavuus kylästä omaan kuntakeskukseen ja työssäkäyntikeskukseen on merkittävä kylien elinvoimaan vaikuttava tekijä ja se selittää noin 30 % kylien kokonaiselinvoimasta.

Yksittäisten elinvoimaindikaattorien sekä indikaattoriryhmien painoina käytettiin aikaisemmassa tutkimuksessa asiantuntijakyselyn tuloksena saatuja painokertoimia.

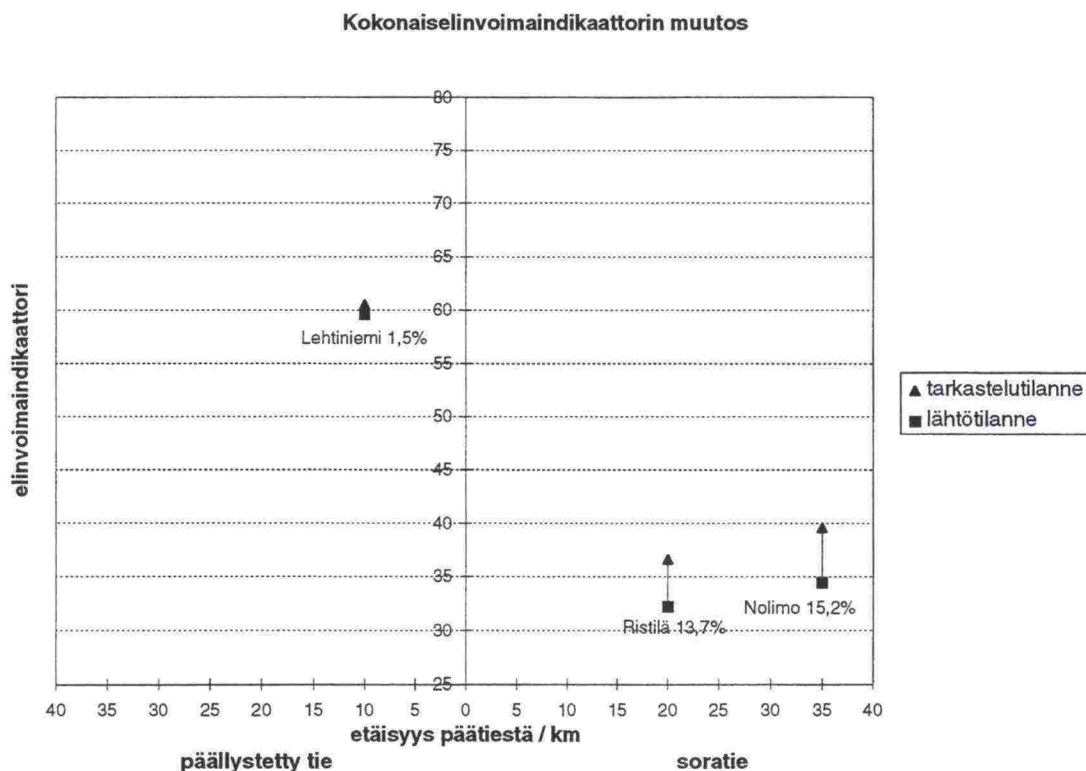
5.2 Mallitulosten analysointi alueittain

Eri tieolosuhteiden maksimaalinen hidastava vaikutus matka-aikaan kylän yhdystiellä (ns. matka-aikavaraus) verrattuna normaaliolosuhteisiin arvioitiin kylien asukkaiden palauttamien kyselyjen avulla. Näiden perusteella suurin matka-ajan lisäys äärimmäisissä olosuhteissa vaihteli kohdealueittain 65-95 % kylän yhdystien normaalista matka-ajasta. Suurimmat matka-aikavaraukset tehdään Lapin ja Pohjois-Karjalan kohdoteilla, jossa ilmasto- ja keli-olosuhteet ovat muita alueita vaikeammat.

Tieolosuhteiden vuodenajoittaisesta vaihtelusta johtuen arvioitiin suurimpien matka-aikavarauksien perusteella kullekin kohdealueelle keskimääräinen vuosittainen matka-ajan lisäys, jota käytettiin elinvoimamallissa.

Kylän yhdystien äärimmäisten parannustoimenpiteiden suhteellinen vaikutus kylien kokonaiselinvoimaisuuteen riippuu oleellisesti kylien kokonaiselinvoimasta lähtötilanteesta. Esim. syvän maaseudun kylissä lähtötaso on usein alhainen, jolloin kylien yhdystien parantamistoimenpiteet aiheuttavat suhteellisesti suuremman elinvoiman lisäyksen kuin esim. taajamien lievealueiden kylissä.

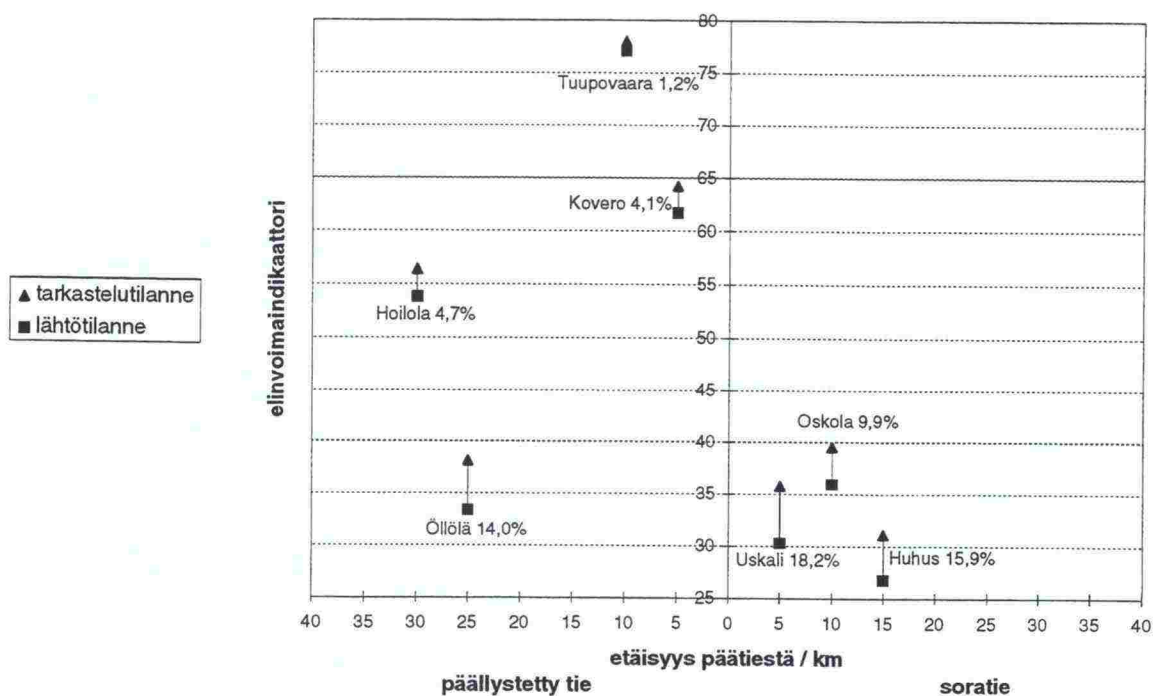
Lapissa soratieyhteyden varrella sijaitsevien kylien lähtötaso on varsin alhainen, mikä johtuu ensisijaisesti kylien suuresta työttömyysasteesta, talouksien alhaisesta varallisuudesta ja vanhasta rakennuskannasta. Näissä kylissä yhdystien äärimmäiset parantamistoimenpiteet ovat merkittäviä ja lisäävät kokonaiselinvoimaisuutta jopa yli 15 % (kuva 36). Sitä vastoin päällystetyn yhdystien varressa sijaitsevan kylän elinvoimaisuuden lähtötaso on osittain hyvästä tieyhteydestä johtuen jo saavuttanut korkean lähtötason ja näin ollen mittavilla yhdystien parantamistoimenpiteillä ei ole suurta merkitystä kokonaiselinvoimaisuuden lisääjänä.



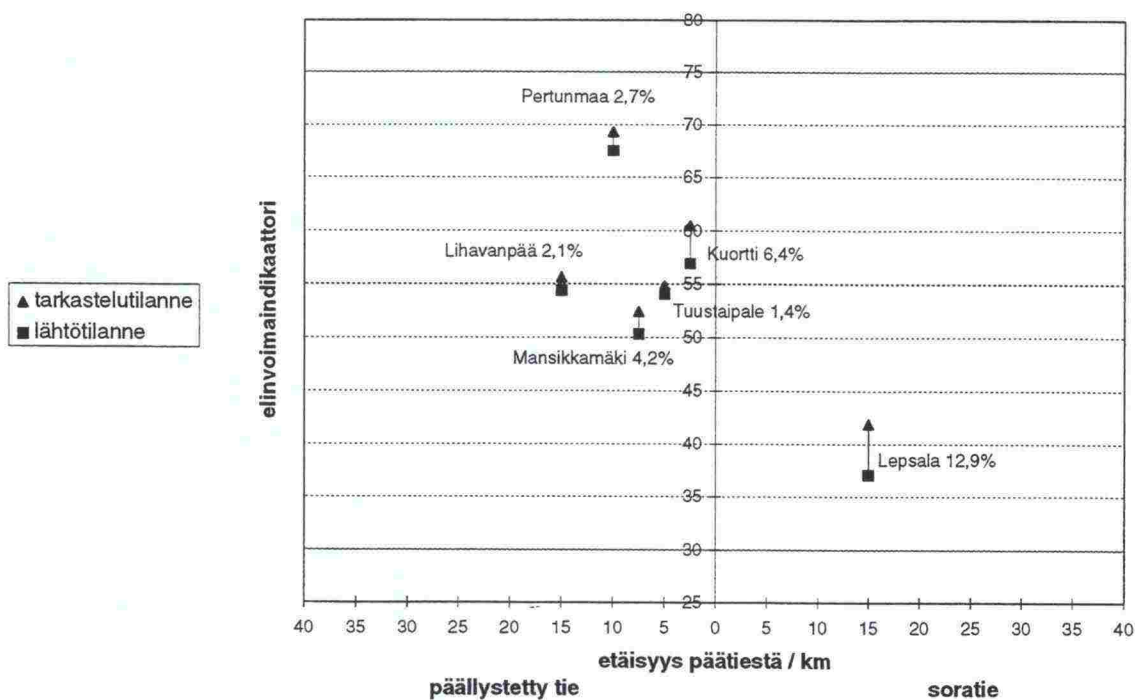
Kuva 36. Lapin kylien kokonaiselinvoimaindikaattorin muutos äärimmäisten tienpidon toimien vaikutuksesta. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päälystettyjen teiden varrella sijaitsevilla kohdekyllissä.

Pohjois-Karjalassa kohdekylien joukossa erottuvat selvästi alhaiset sekä sorateiden että päälystettyjen teiden varrella sijaitsevat syvän maaseudun syrjäkylät sekä yleensä hyvien tieyhteyksien varrella sijaitsevat ns. ydinmaaseudun kylät (kuva 37). Syrjäkylille ominainen alhainen lähtötaso johtuu enimmäkseen vanhasta ikärakenteesta, korkeasta lähtömuutosta ja työttömyysasteesta sekä alhaisesta työpaikkaomavaraisuudesta. Näiden kylien yhdysteiden maksimaalinen parantaminen on erittäin merkittävää kylien elinvoimaisuuden kannalta ja mallitarkastelun mukaan kylien kokonaiselinvoimaisuuden lisäys vaihtelee 10-18 %.

Etelä-Savossa päälystettyjen teiden varrella sijaitsevien kohdekylien elinvoimaisuuden lähtötaso on varsin korkea ja merkittävät kylien yhdysteiden parantamistoimenpiteet lisäävät kylien kokonaiselinvoimaisuutta enimmillään noin 6 % (kuva 38). Parantamistoimenpiteillä on kuitenkin merkittävä vaikutus lähtötasoltaan hieman alhaisemman, soratien varrella sijaitsevan vanhan ikärakenteen ja rakennuskannan omaavan syrjäkylän kokonaiselinvoimaisuuteen kasvun ollessa mallin mukaan noin 13 %.



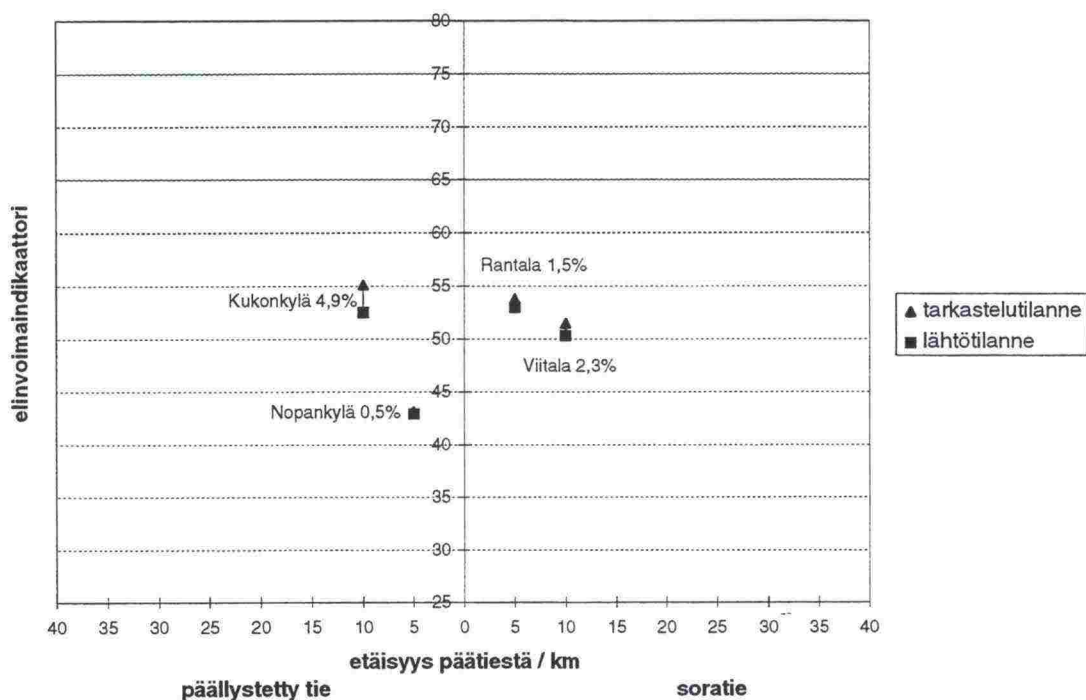
Kuva 37. Pohjois-Karjalan kylien kokonaiselinvoimaindikaattorin muutos äärimmäisten tienpidon toimien vaikutuksesta. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päällystettyjen teiden varrella sijaitsevissa kohdekyllissä.



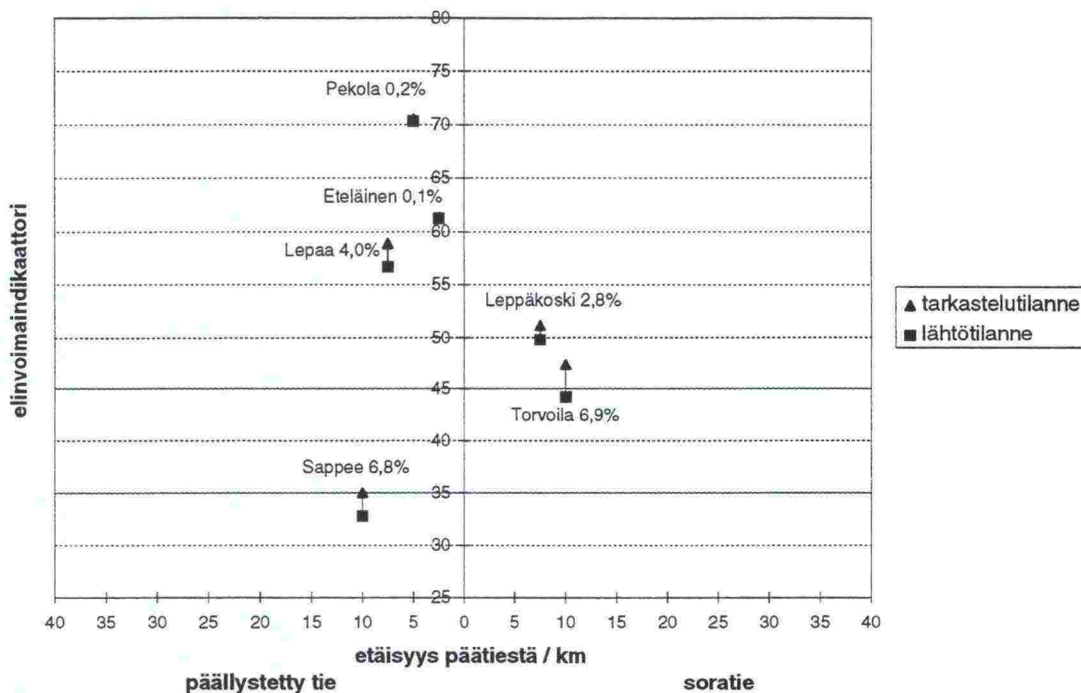
Kuva 38. Etelä-Savon kylien kokonaiselinvoimaindikaattorin muutos äärimmäisten tienpidon toimien vaikutuksesta. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päällystettyjen teiden varrella sijaitsevissa kohdekyllissä.

Etelä-Pohjanmaalla päälystettyjen teiden ohella myös sorateiden varrella sijaitsevilla kylillä on jo lähtötilanteessa suhteellisesti korkeampi kehitystaso muihin kohdekyliin verrattuna ja siten kylien yhdysteiden maksimaalisella parantamisella ei ole suurta merkitystä kylien kokonaiselinvoimaan (kuva 39). On kuitenkin huomattava, että mallin mukaan Etelä-Pohjanmaalla suurin kokonaiselinvoimaisuuden kasvu tapahtuu ylimpään merkitsevyysluokkaan kuuluvan yhdystien varressa sijaitsevassa kehittyneessä kylässä. Siten suurin suhteellinen elinvoiman muutos ei välttämättä tapahdu huonojen ja merkitsevyydeltään alhaisten sorateiden varrella sijaitsevilla kylillä. Olosuhteista riippuen myös merkitsevyydeltään huomattavien teiden parantaminen maaseudun ydinalueilla voi oleellisesti vaikuttaa tien vaikutusalueen yleiseen kehitykseen.

Niinkuin aikaisemmassa tutkimuksessa on todettu, Hämeen syrjässä pääväyliltä sijaitsevien alhaisemman kehitystason omaavien kylien yhdysteiden äärimmäinen parantaminen lisää kylien kokonaiselinvoimaisuutta noin 7 % (kuva 40). Muissa Hämeen kohdekyliissä elinvoimaisuuden lähtötaso on varsin korkea ja mittavien yhdysteiden parantamistoimenpiteiden vaikutukset eivät ole merkittäviä.



Kuva 39. Etelä-Pohjanmaan kylien kokonaiselinvoimaindikaattorin muutos äärimmäisten tienpidon toimien vaikutuksesta. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päälystettyjen teiden varrella sijaitsevilla kohdekyliissä.

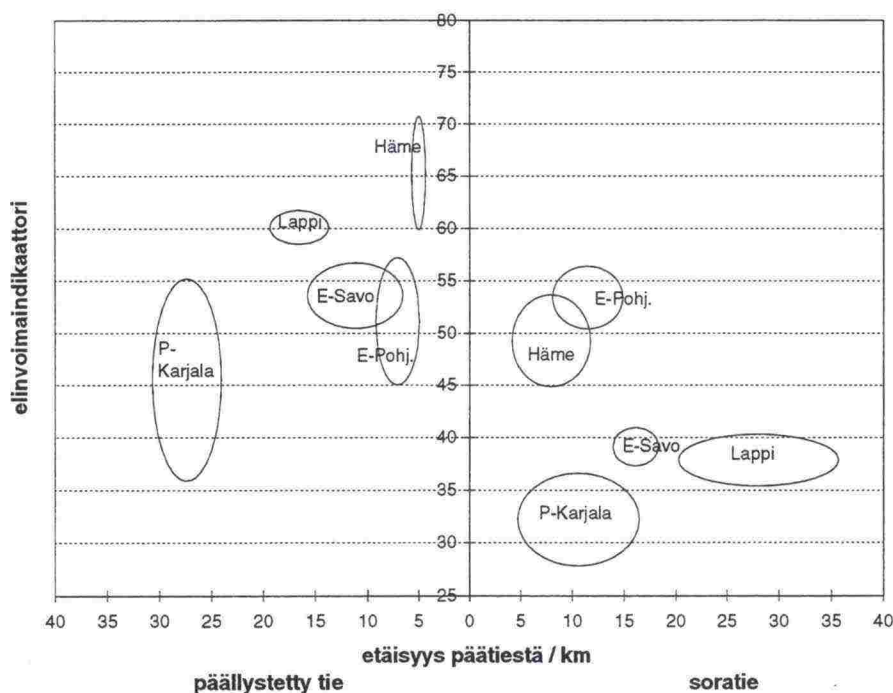


Kuva 40. Hämeen kylien kokonaiselinvoimaindikaattorin muutos äärimmäisten tienpidon toimien vaikutuksesta. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päälystettyjen teiden varrella sijaitsevilla kohdekyllissä.

5.3 Mallitulosten valtakunnallinen analyysi

Elinvoimaisuusanalyysin perusteella tien ylläpidon ja hoidon merkitys haja-asutusalueen elinvoimaan vaihtelee huomattavasti valtakunnan eri osissa. Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla kylät sijaitsevat tyypillisesti taajamien lievealueella ja välimatkat ylempiasteiselle tieverkolle ovat kohtuulliset (kuva 41). Lisäksi näillä alueilla alempiasteinen tieverkko on suhteellisesti paremmassa kunnossa muihin kohdealueisiin verrattuna. Samaten tarkasteltavien kylien elinvoimaisuusindeksi on jo lähtötilanteessa suhteellisesti korkeammalla tasolla ja siten äärimmäiset kylän yhdystien parannustoimenpiteet tukevat haja-asutusalueiden kehitystä, mutta eivät ole merkittäviä kylien elinvoiman kannalta.

Sitä vastoin Itä- ja Pohjois-Suomen kohdealueilla tilanne on varsin erilainen. Näissä ns. ydinmaaseudun ja syvän maaseudun kylissä välimatkat päätieverkolle ovat yleensä pitkiä ja alempiasteinen tieverkko on suhteellisesti huonommassa kunnossa. Lisäksi varsinkin sorateiden varrella sijaitsevien kylien elinvoimaisuusindeksi on lähtökohtatilanteessa varsin alhainen ja näin ollen tieverkon parannustoimenpiteillä on selvästi suurempi merkitys kylien kokonaiselinvoimaisuuteen.

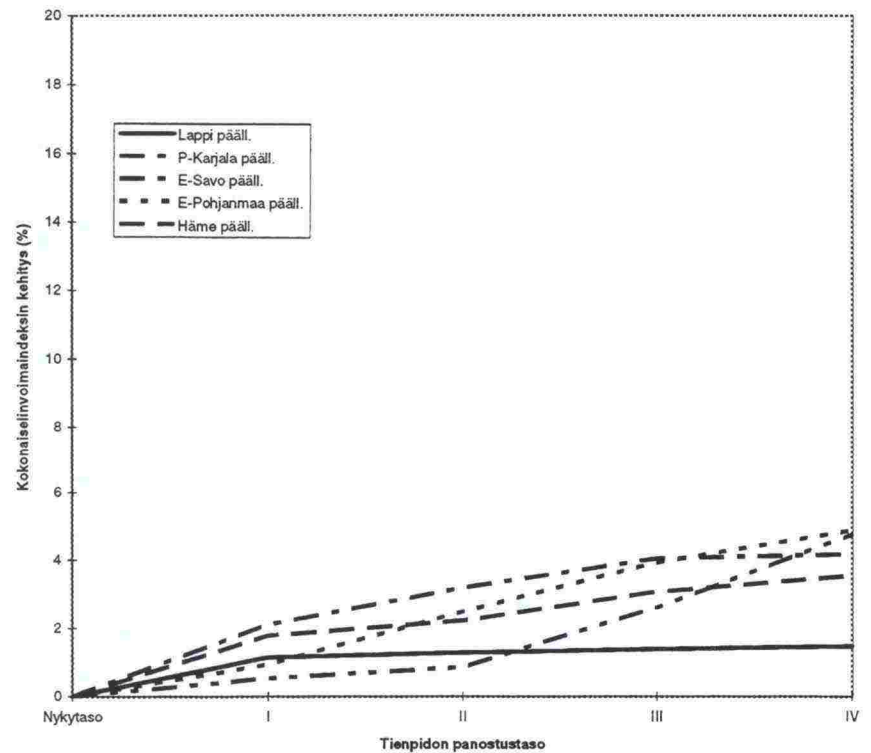


Kuva 41. Kohdekylien kokonaiselinvoimaisuuden erot lähtötilanteessa maan eri osissa. Kuinka elinvoimaisia sora- ja päälystettyjen teiden varrella sijaitsevat kohdekylät ovat päätieverkon läheisyyteen nähden maan eri osissa.

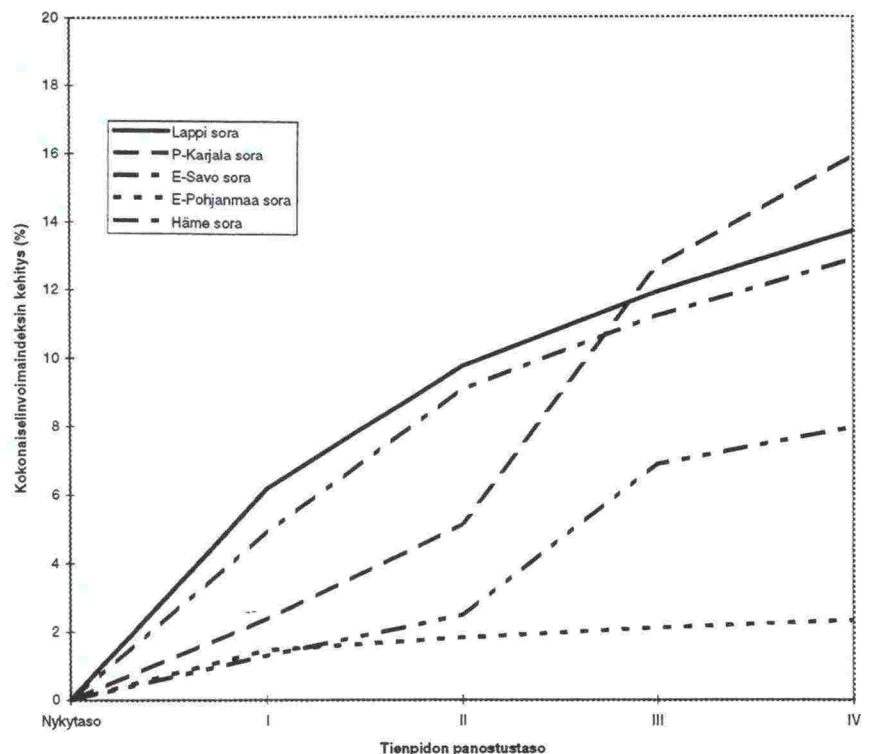
5.4 Tienpidon panostusten ja kylien elinvoiman yhteys

Tässä luvussa on tutkittu elinvoimamallin avulla edellä luvussa 4.3.3 määritettyjen tienpidon eri panostustasojen vaikutuksia kylien elinvoimaan. Kuvissa 42 ja 43 on esitetty, miten tienpidon eri panostustasot vaikuttavat sora- ja päälystettyjen yhdysteiden varressa sijaitsevien kylien kokonaiselinvoimaan valtakunnan eri osissa. Mallin mukaan tienpidon eri panostustasoilla ei ole suurta merkitystä päälystettyjen yhdysteiden varressa sijaitsevien kylien elinvoimaan ja kokonaiselinvoimaisuuden muutos jää kaikilla alueilla maksimissaankin alle 5 %:in. Kokonaiselinvoimaisuuden kasvussa päälystettyjen yhdysteiden tienpidon panostustason funktiona ei myöskään esiinny suuria alueittaisia eroja.

Sitä vastoin sorapäälysteisten yhdysteiden parantamisella on merkittävä vaikutus etenkin Lapin, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon syrjäkylien elinvoimaisuuteen, joka kasvaa enimmillään jopa 16 %. Etelä-Pohjanmaalla ja Hämeessä tienpidon maksimaalisellakaan panostuksella ei saavuteta merkittäviä vaikutuksia kylien elinvoimaan.



Kuva 42. Päälystettyjen kylien yhdysteiden tienpidon eri panostustasojen vaikutus kylien elinvoimaan valtakunnan eri osissa. Kuinka suuri merkitys eritasoisilla tienpidon toimenpiteillä on kohdekylien kokonaiselinvoimaisuuteen maan eri osissa.

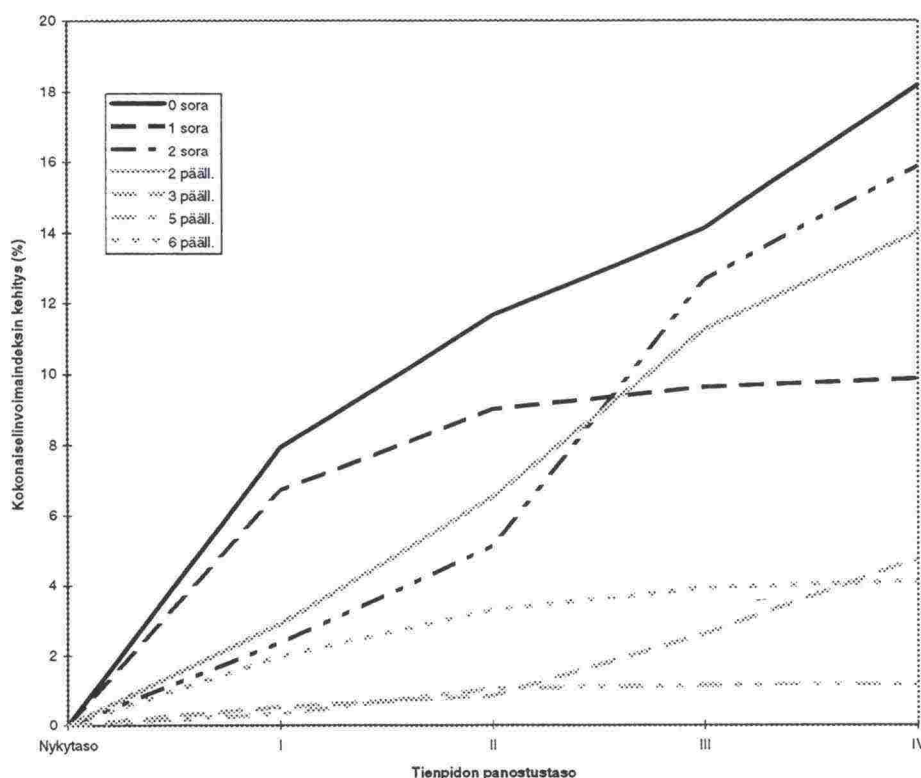


Kuva 43. Sorapäälysteisten kylien yhdysteiden tienpidon eri panostustasojen vaikutus kylien elinvoimaan valtakunnan eri osissa. Miten absoluuttinen ja suhteellinen kokonaiselinvoimaisuus muuttuu sorateiden ja päälystettyjen teiden varrella sijaitseissa kohdekyllissä.

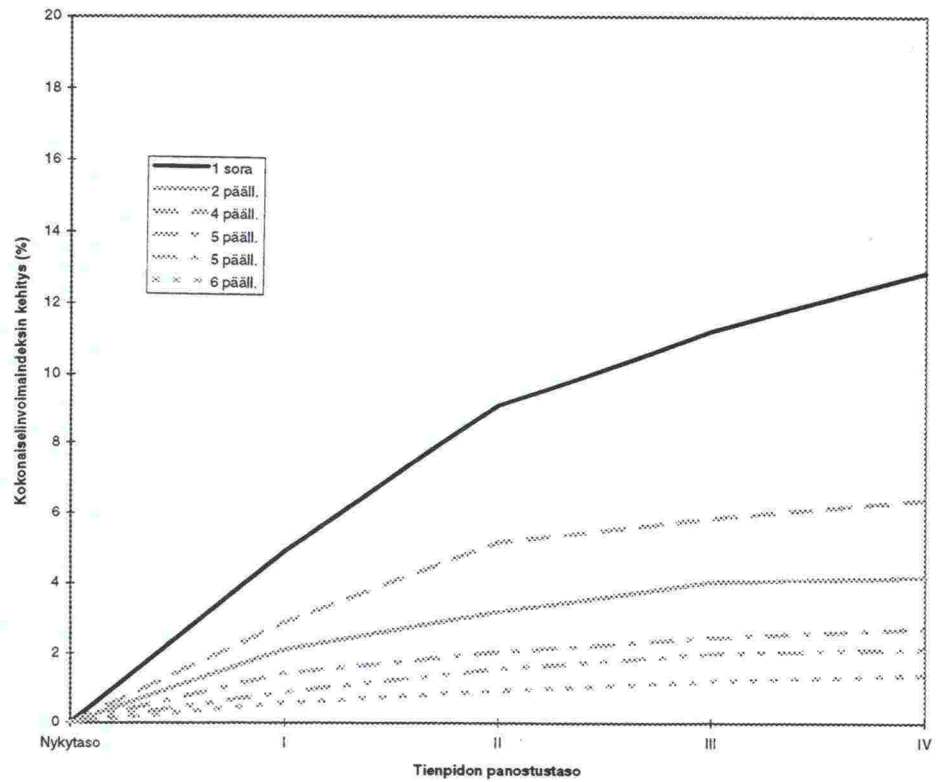
Jos pidetään 10 %:n kokonaiselinvoimaisuuden lisäystä tieverkon parantamisen merkittävyysrajana, Lapissa ja Etelä-Savossa saadaan jo tienpidon II tason panostuksella merkittäviä vaikutuksia kylien elinvoimaan. Pohjois-Karjalassa merkittävimmät vaikutukset kylien kehitykseen saadaan siirryttäessä tienpidon II tason lisäpanostuksesta III tasolle.

Tarkasteltaessa tienpidon eri panostuksien vaikutuksia kylien elinvoimaisuuteen eri merkitsevyysluokkiin kuuluvilla kylien yhdysteillä voidaan todeta, että esim. Pohjois-Karjalassa ja Etelä-Savossa suurimmat vaikutukset elinvoimaan saadaan huonokuntoisten, merkitsevyydeltään alhaisella tasolla olevien teiden parantamisella (kuvat 44 ja 45).

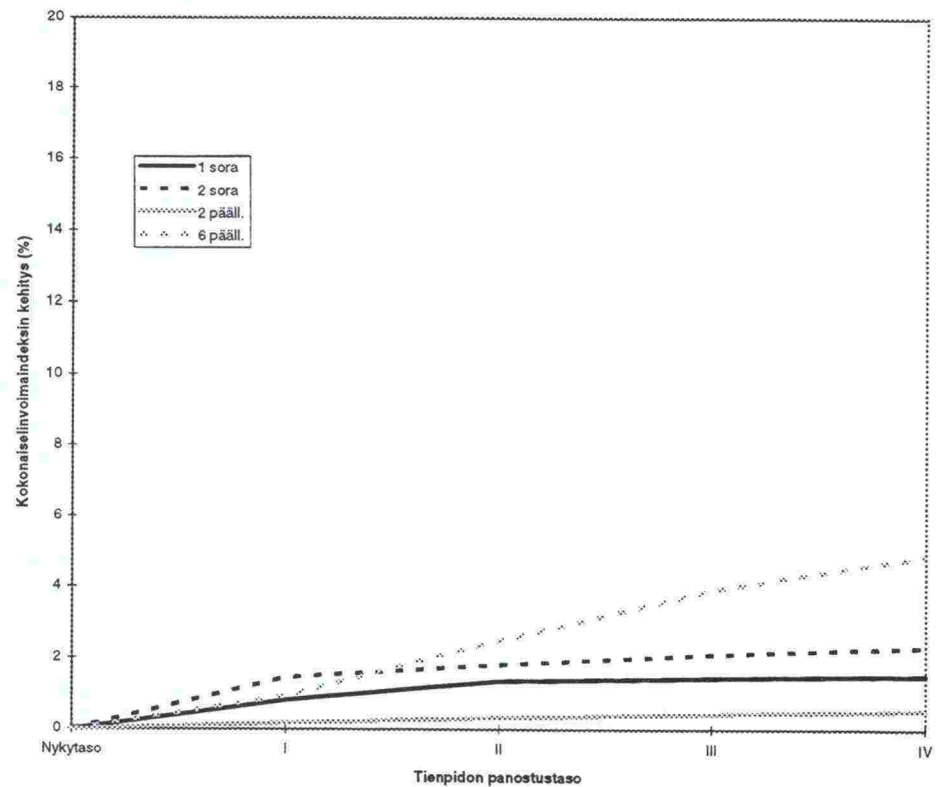
Tilanne on toinen esim. Etelä-Pohjanmaalla, jossa ylimpään merkitsevyysluokkaan kuuluvan kylän yhdystien parantamisella saadaan suuremmat vaikutukset kylän elinvoimaan kuin alempiin merkitsevyysluokkiin kuuluvilla teillä (kuva 46). Tämä johtuu siitä, että kyseisen kohdetien kunnon lähtötaso on merkitsevyytensä nähden liian alhainen, jolloin tien parantaminen aiheuttaa suhteellisesti suuremman vaikutuksen tienvarren kylien kokonaiselinvoimaan. Näin mallin avulla voidaan selvittää kussakin merkitsevyysluokassa ne tiet, jotka ovat merkitykseensä nähden liian huonokuntoisia ja joihin parannustoimenpiteet tulisi ensisijaisesti kohdistaa.



Kuva 44. Tienpidon eri panostustasojen vaikutus kylien elinvoimaisuuteen eri merkitsevyysluokkiin kuuluvilla kylien yhdysteillä Pohjois-Karjalassa.



Kuva 45. Tienpidon eri panostustasojen vaikutus kylien elinvoimaisuuteen eri merkitsevyysluokkiin kuuluvilla kylien yhdysteillä Etelä-Savossa.



Kuva 46. Tienpidon eri panostustasojen vaikutus kylien elinvoimaisuuteen eri merkitsevyysluokkiin kuuluvilla kylien yhdysteillä Etelä-Pohjanmaalla.

6 TIENPIDON KOHDENTAMISEN VAIKUTUKSET KYLIEN KEHITYKSEEN

Alempiasteisten teiden tienpidon eritasoisilla toimenpiteillä on välitön vaikutus tien kuntoon ja ajo-ominaisuuksiin sekä välillinen vaikutus tien vaikutusalueen kehitykseen. Tienpidon vaikutusten voimakkuuteen vaikuttaa ensinnäkin se, onko tie päällystetty vai sorapäällysteinen sekä toisaalta tien vaikutusalueen haja-asutustyyppi. Sorateihin kohdistuvilla tienpidon toimenpiteillä on voimakkaampi vaikutus haja-asutusalueiden kehitykseen, mutta vaikutusten aikaansaaminen vaatii voimakkaampia toimenpiteitä kuin päällystetyillä teillä. Haja-asutustyyppien osalta syvän maaseudun tienpidon toimenpiteillä saadaan suhteellisesti suuremmat vaikutukset johtuen näiden alueiden alhaisemmasta elinvoiman lähtötasosta verrattuna esimerkiksi taajamien lievealueen kyliin.

Taulukossa 3 on esitetty eritasoisten tienpidon toimenpiteiden vaikutukset eri haja-asutustyyppien kehitykseen. Tien kevyt perusparannus sekä kesä- ja talvihoidon parantaminen toimivat välittömänä, mutta väliaikaisena ensiapuna esimerkiksi kelirikon ja puutteellisen talvihoidon aiheuttamiin liikkuksen hidastumiseen ja jopa liikennekatkoksiin. Syvän maaseudun haja-asutusalueilla, jossa alempiasteinen tieverkko on usein suhteellisesti huomattavasti kunnossa, nämä toimenpiteet ovat usein välttämättömiä päivittäisten kuljetusten hoitamiseksi. Ydinmaaseudulla ja taajamien lievealueilla tien kevyt perusparannus lisää kuljetusvarmuutta ja aiheuttaa jopa säästöjä kuljetuskustannuksissa niillä tieosuuksilla, jossa kuljetusvolyymit ovat suuret. Lisäksi työ- ja asiointimatkojen sujuvuus lisääntyy. Sora- ja päällystettyjen teiden kevyen perusparannuksen ansiosta ei kuitenkaan saavuteta riittävää ja pysyvää muutosta kehitykseen missään haja-asutustyyppissä.

Tien pysyvällä perusparannuksella pystytään poistamaan kelirikon aiheuttamat tien pintakuntoon liittyvät ongelmat ja siten takaamaan tien liikennöitävyys äärimmäisissäkin olosuhteissa. Parempi liikennöitävyys mahdollistaa työssäkäynnin ja asioinnin suuremmissa keskuksissa erityisesti taajamien lievealueen ja ydinmaaseudun kylistä. Tämä johtaa kyläkauppojen kannattavuusongelmaan erityisesti taajamien lievealueilla, jossa taajamamyymälät sijaitsevat lähempänä ja helpommin saavutettavissa.

Syvän maaseudun kyläkauppojen asema sen sijaan säilyy, koska ostoskäyntien omaa kyläkauppaa kohtaan on usein suuri, eikä tien parannustoimet ole riittäviä ylittämään taajamamyymälöihin suuntautuvan asioinnin kynnystä. Lisäksi teiden pysyvällä perusparannuksella on merkittävä vaikutus kuljetusten häiriöttömään ja ympärivuotiseen liikennöintiin kaikissa haja-asutustyypeissä.

Taulukko 2. Tienpidon toimenpiteiden vaikutukset eri haja-asutustyypeissä.

TIENPIDON TOIMENPIDE	HYÖTY HAJA-ASUTUSALUEEN KEHITYKSEEN		
	Syvä maaseutu	Ydinmaaseutu	Taajamien lievealue
Tien kevyt perusparannus/parannettu kesä+talvihoito	<ul style="list-style-type: none"> välttämättömien kuljetusten nopeuttaminen (esim. koululais- ja myymäläautokuljetukset) 	<ul style="list-style-type: none"> kuljetuksien toimintavarmuuden lisääntyminen työmatkojen sujuvuuden lisääntyminen 	<ul style="list-style-type: none"> työ- ja asiointimatkojen nopeutuminen säästöt kuljetuskustannuksissa
Tien pysyvä perusparannus/keilirikon poisto	<ul style="list-style-type: none"> aikataulujen pitävyys toimitusvarmuuden lisääntyminen kyläkauppojen asema säilyy puu- ja maitokuljetusten häiriötön liikennöinti 	<ul style="list-style-type: none"> kuntakeskuksissa pendelöinti ja asiointi lisääntyy paikalliset asiointivirrat taajamiin maatilamatkailun yleistyminen edut raskaalle liikenteelle 	<ul style="list-style-type: none"> suurissa keskuksissa pendelöivien ja asioivien osuus lisääntyy-> vaikutus työllisyyteen kyläkauppojen kannattavuusongelma
Tien päällystäminen/levantaminen	<ul style="list-style-type: none"> mahdollistaa matkailu- ja läpikulkuliikenteen lisääntymisen ja kesä mökkikauden pitene- misen -> kyläkauppojen kannattavuus lisääntyy 	<ul style="list-style-type: none"> matkailu- ja läpikulkuliikenne lisääntyy, ympärivuotisten mökkiläisten osuus lisääntyy -> kyläkauppojen kannattavuus säilyy ei vaikutusta muutoliikkeeseen tiivis yhdyskuntarakenne 	<ul style="list-style-type: none"> esikaupungistuminen -> yhdyskuntarakenteen hajautuminen nuorien lapsiperheiden tulomuutto pienyrittäjätoiminnan houkuttelu -> monipuolistuva elinkeinorakenne

Tien pysyvällä perusparannuksella on suhteellisesti suurempi vaikutus päällystettyjen teiden vaikutusalueen kehitykseen. Toisaalta pysyvä perusparannus tukee sorateiden varrella sijaitsevien kylien kehitystä, mutta ei vielä aiheuta ratkaisevaa kehityskaskelta haja-asutusalueen kehitykseen.

Teiden leventämisellä ja sorateiden päällystämällä on ratkaiseva merkitys erityisesti syvän maaseudun ja ydinmaaseudun kylien kehitykseen. Nämä toimenpiteet lisäävät matkailu- ja läpikulkuliikennettä sekä mahdollistavat kesämökkikauden pitenemisen sekä uusien kesämökkiläisten muuton tien vaikutusalueelle. Huolimatta paikallisten ostosvirtojen suuntautumisesta taajamiin voi syvän maaseudun kylien kyläkauppojen kannattavuus jopa lisääntyä ja ydinmaaseudun kauppojen kannattavuus säilyä ennallaan.

Taajamien lievealueen tieolojen parantuminen lisää näiden alueiden houkuttelevuutta asuinpaikkoina ja johtaa esikaupungistumiskehitykseen ja yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Toisaalta hyvä liikenteellinen sijainti taajamien lievealueilla houkuttelee pienyritystoimintaa ja sitä kautta alueen elinkeinorakenne monipuolistuu.

7 KIRJALLISUUSLUETTELO

Tielaitos 1991. Mitä maksaa? Tienpitotoimien kustannuksia.

Tielaitos 1995. Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus. Tielaitoksen selvityksiä 55/1995. Helsinki 43 s. + liitt.

Tielaitos 1996. Tien uudelleenrakentamisen vaikutukset kylien elinvoimaan, esimerkkinä Lahti-Orimattila -tieyhteys. Tielaitoksen selvityksiä 28/1996. Helsinki 41 s. + liitt.

Ympäristöministeriö, Seutusuunnittelun keskusliitto 1988. Maakunta- ja kaupunkikeskusten vaikutusalueet, kehitys vuosina 1966-1986. Seutusuunnittelun keskusliiton julkaisu A 71.

8 LIITTEET

1. Kohdeteiden merkitsevyysluokitus
2. Kylien taustajoukon valintakriteerit
3. Kohdealueiden tausta-alueet
4. Kyselylomake

POSIO: Perä-Posio - Morottaja

[illegible]

TUUPOVAARA: Kovero - Hoilola

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	0	1	5
496	p	3	4	1	1	1130	8	90	0	1	5
496	p	3	4	1	1	1061	8	85	0	1	5
496	p	3	4	1	1	1061	8	85	0	1	5
496	p	3	4	1	1	1061	8	85	1	1	6
496	p	3	4	1	1	1061	8	85	1	1	6
496	p	3	4	0	0	1061	8	85	1	0	3
496	p	3	4	0	0	1130	8	90	1	0	3
496	p	3	4	0	0	1130	8	90	1	0	3
496	p	3	4	0	0	1130	8	90	1	0	3
496	p	3	4	0	0	1130	8	90	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	712	6	43	1	0	3
496	p	3	4	0	0	459	7	32	1	0	3
496	p	3	4	0	0	459	7	32	1	0	3
496	p	3	4	0	0	459	7	32	0	0	2
496	p	3	4	0	0	459	7	32	0	0	2
496	p	3	4	0	0	459	7	32	0	0	2
496	p	3	4	0	0	297	11	33	1	0	3
496	p	3	4	0	0	297	11	33	1	0	3
496	p	3	4	0	0	297	11	33	1	0	3
496	p	3	4	0	0	438	11	48	1	0	3
496	p	3	4	0	0	438	11	48	1	0	3
496	p	3	4	0	0	438	11	48	1	0	3

ILOMANTSI: Lylyvaara - Naarva

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
5200	p	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5200	p	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5200	p	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5200	s	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5200	s	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5200	s	4	5	0	0	286	7	20	1	1	3
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	1	3
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	0	2
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	0	2
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	0	2
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	0	2
5201	s	4	5	0	0	220	10	22	1	0	2
5201	s	4	5	0	0	115	10	12	1	0	1
5201	s	4	5	0	0	115	10	12	1	0	1
5201	s	4	5	0	0	115	10	12	1	0	1
5221	s	4	5	0	0	195	8	16	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	195	8	16	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2
5221	s	4	5	0	0	90	9	8	1	1	2

KIIHTELYSVAARA: Valkeavaara - Uskali - Oskola

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	1	0	1
15613	s	4	5	0	0	143	5	7	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	0	0	0
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	1	0	1
15615	s	4	5	0	0	90	7	6	1	0	1

PERTUNMAA: Kuortti - Pertunmaa

[illegible]

PERTUNMAA: Kuortti - Mansikkamäki

[illegible]

PERTUNMAA: Pertunmaa - Toivola

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	1	1	6
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	548	10	55	0	1	5
428	p	3	4	1	1	705	7	49	1	1	6
428	p	3	4	1	1	705	7	49	1	1	6
428	p	3	4	1	1	705	7	49	1	1	6
428	p	3	4	1	1	705	7	49	0	1	5
428	p	3	4	1	1	705	7	49	0	1	5
428	p	3	4	1	1	986	11	108	1	1	6
428	p	3	4	1	1	986	11	108	1	1	6
428	p	3	4	1	1	986	11	108	1	1	6
428	p	3	4	1	1	986	11	108	1	1	6

HARTOLA: Koitti - Koskenmylly

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	p	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	s	4	5	0	0	307	15	46	1	0	3
4251	s	4	5	0	0	193	15	29	1	0	2
4251	s	4	5	0	0	193	15	29	1	0	2
4251	s	4	5	0	0	193	15	29	1	0	2
4251	s	4	5	0	0	193	15	29	0	0	1
4251	p	4	5	0	0	193	15	29	0	0	1
4251	p	4	5	0	0	193	15	29	0	0	1
4251	p	4	5	0	0	152	14	21	0	0	0
4251	s	4	5	0	0	152	14	21	1	0	1
4251	s	4	5	0	0	152	14	21	1	0	1
4251	s	4	5	0	0	152	14	21	1	0	1
4251	s	4	5	0	0	152	14	21	1	0	1
4251	s	4	5	0	0	152	14	21	1	0	1

MERKITSEVYYSLUOKKA

Tienro	Päälystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
17489	s	4	5	0	0	108	12	13	1	0	1
17489	s	4	5	0	0	108	12	13	1	0	1
17489	s	4	5	0	0	108	12	13	1	0	1
17491	s	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1
17491	s	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1
17491	s	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1
17491	s	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1
17491	s	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1
17491	p	4	5	0	0	113	5	6	1	0	1

MERKITSEVYYSLUOKKA

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	810	10	81	1	1	6
697	p	3	4	1	1	642	11	71	1	1	6
697	p	3	4	1	1	642	11	71	1	1	6
697	p	3	4	1	1	642	11	71	0	1	5
697	p	3	4	1	1	642	11	71	0	1	5
697	p	3	4	1	1	641	13	83	0	1	5
697	p	3	4	1	1	641	13	83	0	1	5
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	641	13	83	1	1	6
697	p	3	4	1	1	522	13	68	1	1	6
697	p	3	4	1	1	522	13	68	1	1	6
697	p	3	4	1	1	522	13	68	1	1	6

KURIKKA: Hirvelä - Viitala

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	p	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	s	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	s	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	s	4	5	0	0	304	9	27	0	0	2
17367	s	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3
17367	s	4	5	0	0	304	9	27	1	0	3

KURIKKA: Riitaluoma - Viitala - Nopankylä

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
17337	p	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17337	s	4	5	0	0	232	8	19	1	0	2
17373	s	4	5	0	0	88	10	9	1	0	1
17373	s	4	5	0	0	88	10	9	1	0	1
17373	s	4	5	0	0	88	10	9	1	0	1
17373	s	4	5	0	0	64	9	6	1	0	1
17403	s	4	5	0	0	149	10	15	1	0	1
17403	s	4	5	0	0	149	10	15	1	0	1

[illegible][illegible][illegible]

Tienro	Päällystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
13961	s	4	5	0	0	139	6	8	-	1	1
13961	s	4	5	0	0	139	6	8	-	1	1
13961	s	4	5	0	0	139	6	8	-	1	1
13961	s	4	5	0	0	458	8	37	-	1	3
13961	s	4	5	0	0	458	8	37	-	1	3
13961	s	4	5	0	0	458	8	37	-	1	3

Tienro	Päälystetyyppi	Toiminnallinen luokka	Kunnossapitoluokka	Työssäkäynti	Asiointi	KVL	Raskas %	Raskas KVL	Valio	Joukkoliikenne	MERKITSEVYYSLUOKKA
3223	p	4	5	0	0	217	8	17	-	0	1
3223	p	4	5	0	0	217	8	17	-	0	1
3223	p	4	5	0	0	217	8	17	-	0	1
3223	p	4	4	0	0	737	7	52	-	0	2
3223	p	4	4	0	0	737	7	52	-	0	2
3223	p	4	4	0	0	737	7	52	-	0	2
3223	p	4	4	0	0	737	7	52	-	0	2

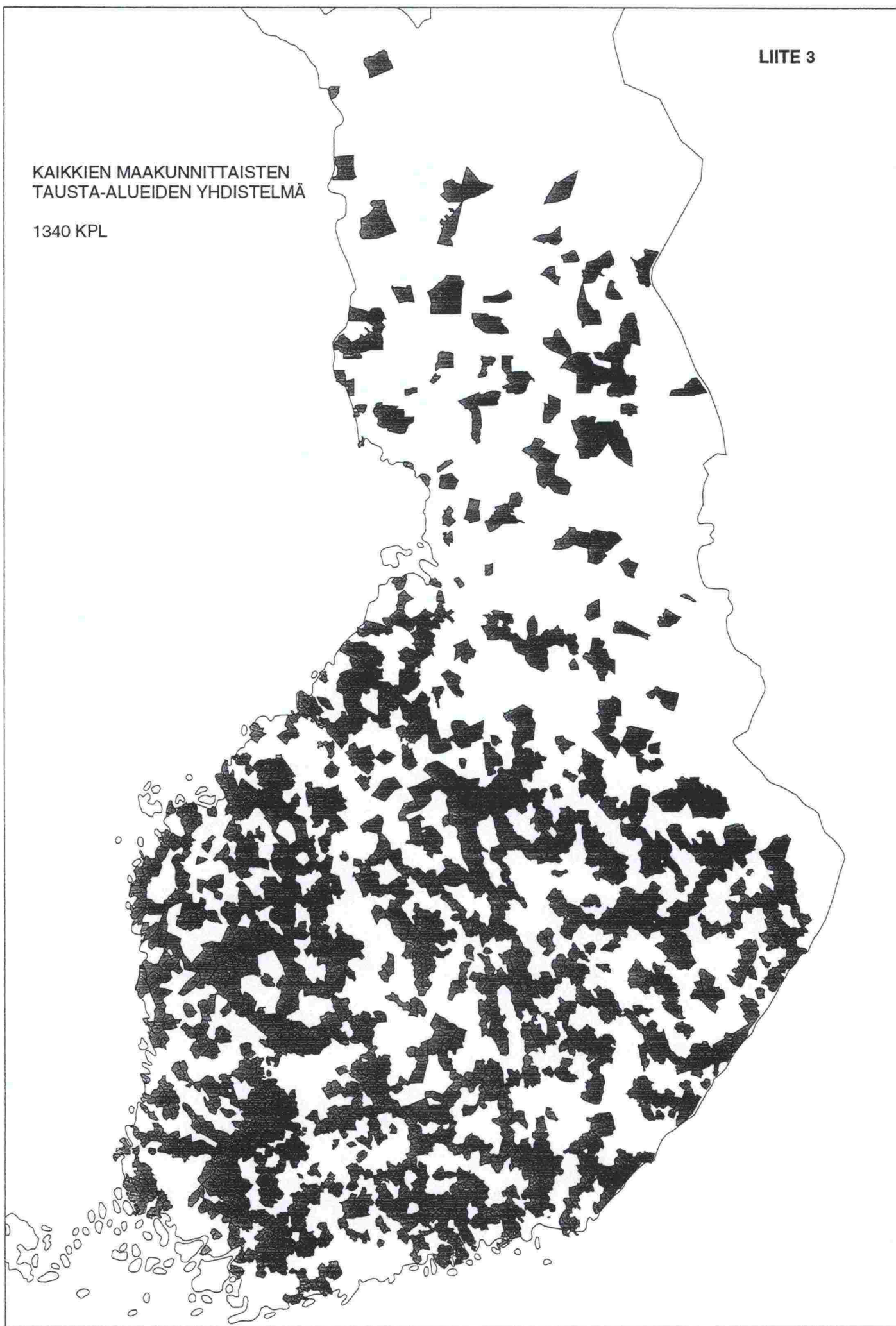
[illegible]

LIITE 2.**Kylien taustajoukon valintakriteerit**

Indikaattori	Raja-arvo				
	Häme	Lappi	P-Karjala	E-Savo	E-Pohjanmaa
Asukastiheys	$1 < X < 35$	$0,4 < X < 3$	$0,5 < X < 10$	$2 < X < 12$	$5 < X < 34$
Pinta-ala	$< 70 \text{ KM}^2$	< 310	< 381	< 176	< 452
Työpaikkaomavar.	< 100	< 75	< 160	< 421	< 133
Maatalouksien osuus	$> 3 \%$	$> 8 \%$	$> 2 \%$	$> 7 \%$	$> 6 \%$
Johtajatal. osuus	$< 10 \%$	$< 8 \%$	$< 9 \%$	$< 9 \%$	$< 13 \%$

KAIKKIEN MAAKUNNITTAISTEN
TAUSTA-ALUEIDEN YHDISTELMÄ

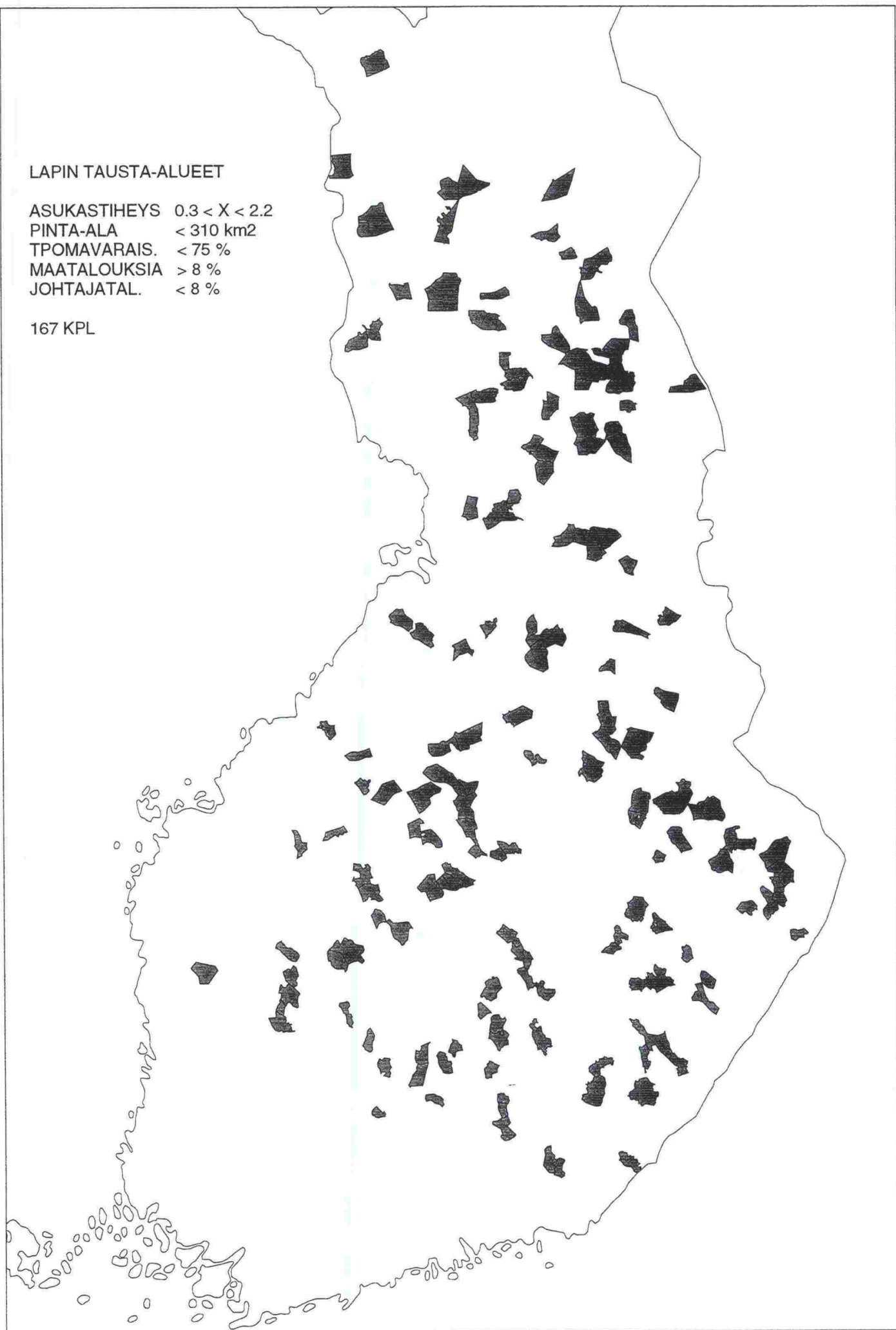
1340 KPL



LAPIN TAUSTA-ALUEET

ASUKASTIHEYS $0.3 < X < 2.2$
PINTA-ALA $< 310 \text{ km}^2$
TPOMAVARAIS. $< 75 \%$
MAATALOUKSIA $> 8 \%$
JOHTAJATAL. $< 8 \%$

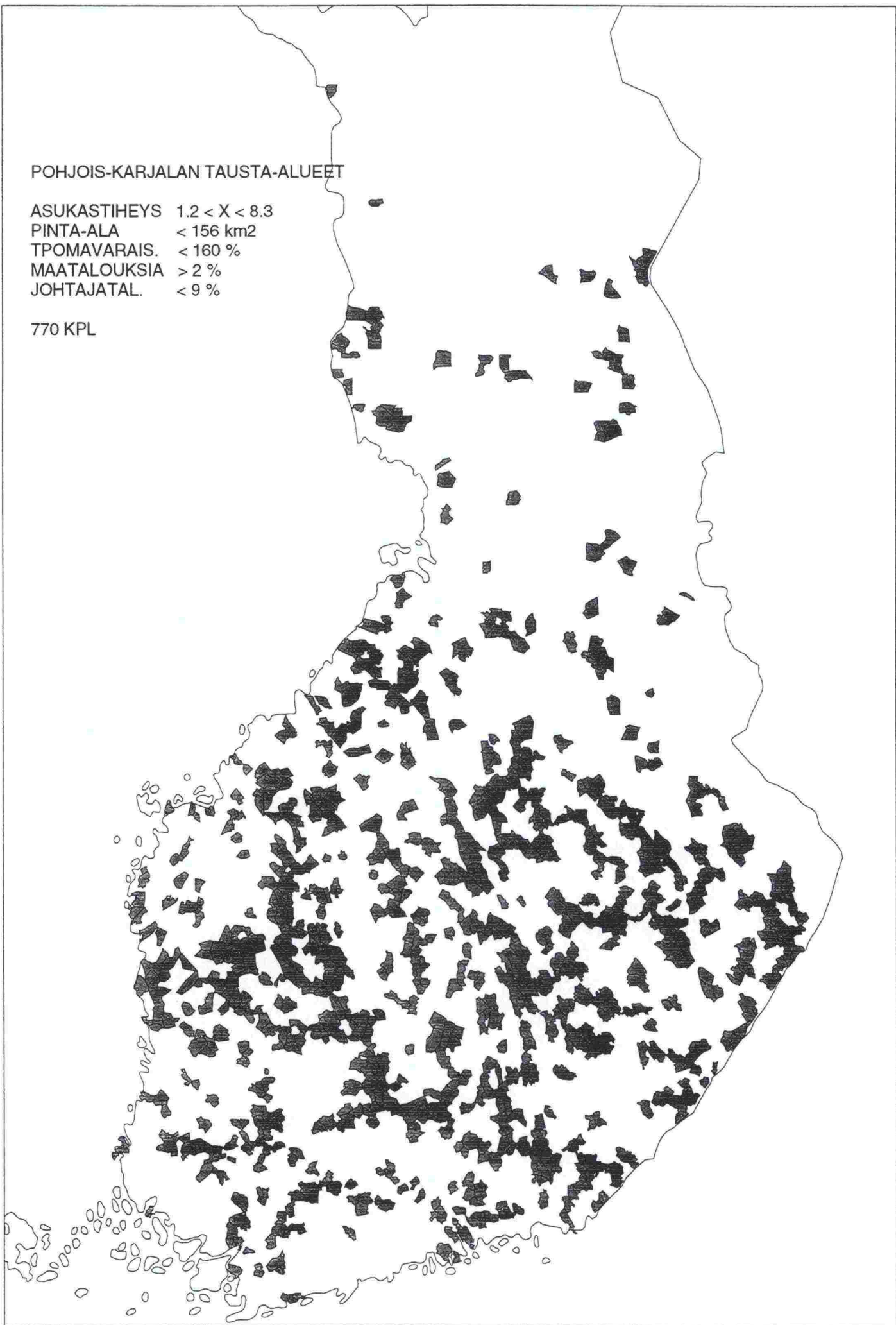
167 KPL



POHJOIS-KARJALAN TAUSTA-ALUEET

ASUKASTIHEYS $1.2 < X < 8.3$
PINTA-ALA $< 156 \text{ km}^2$
TPOMAVARAIS. $< 160 \%$
MAATALOUKSIA $> 2 \%$
JOHTAJATAL. $< 9 \%$

770 KPL



ETELÄ-SAVON TAUSTA-ALUEET

ASUKASTIHEYS $2.7 < X < 11.9$

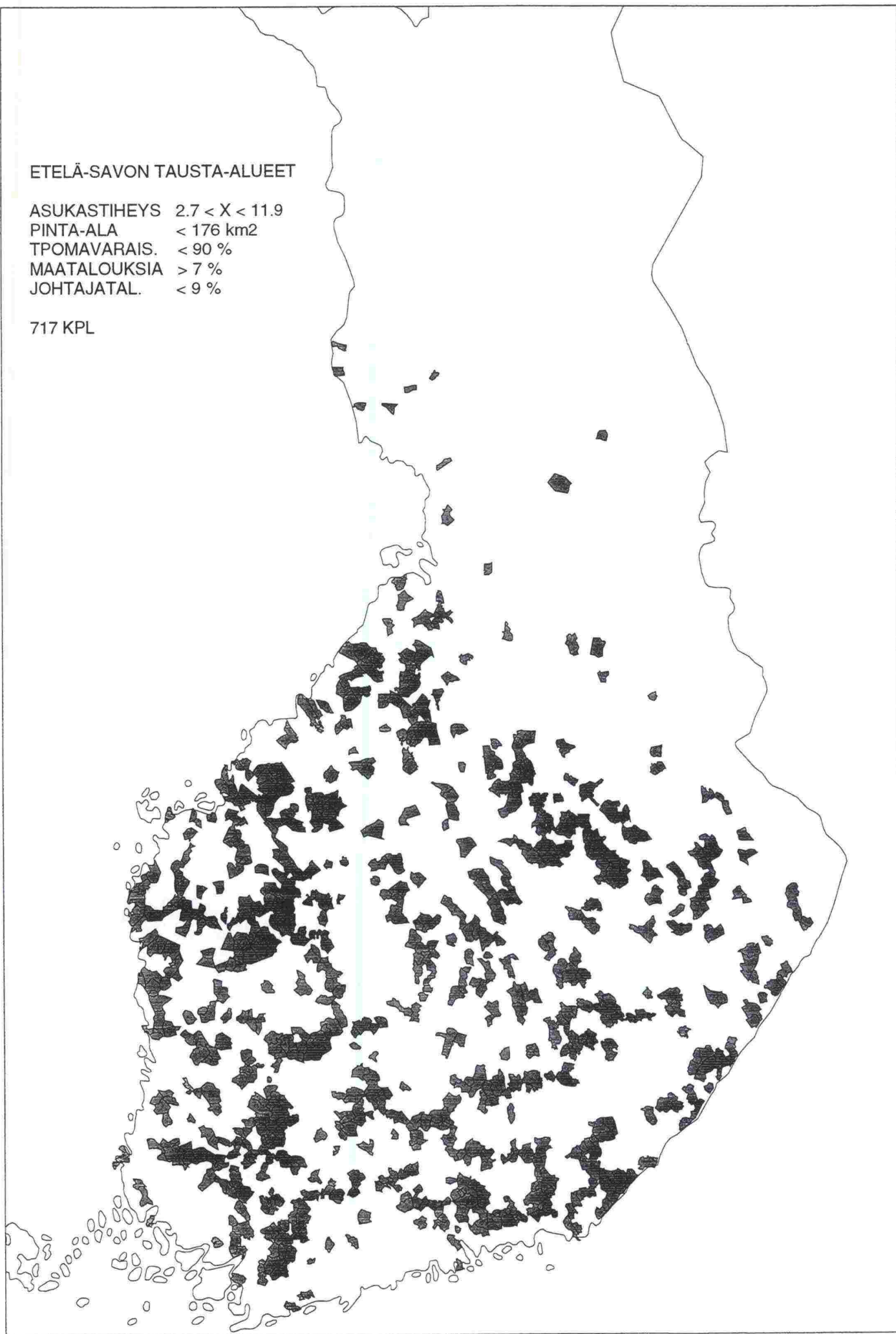
PINTA-ALA $< 176 \text{ km}^2$

TPOMAVARAIS. $< 90 \%$

MAATALOUKSIA $> 7 \%$

JOHTAJATAL. $< 9 \%$

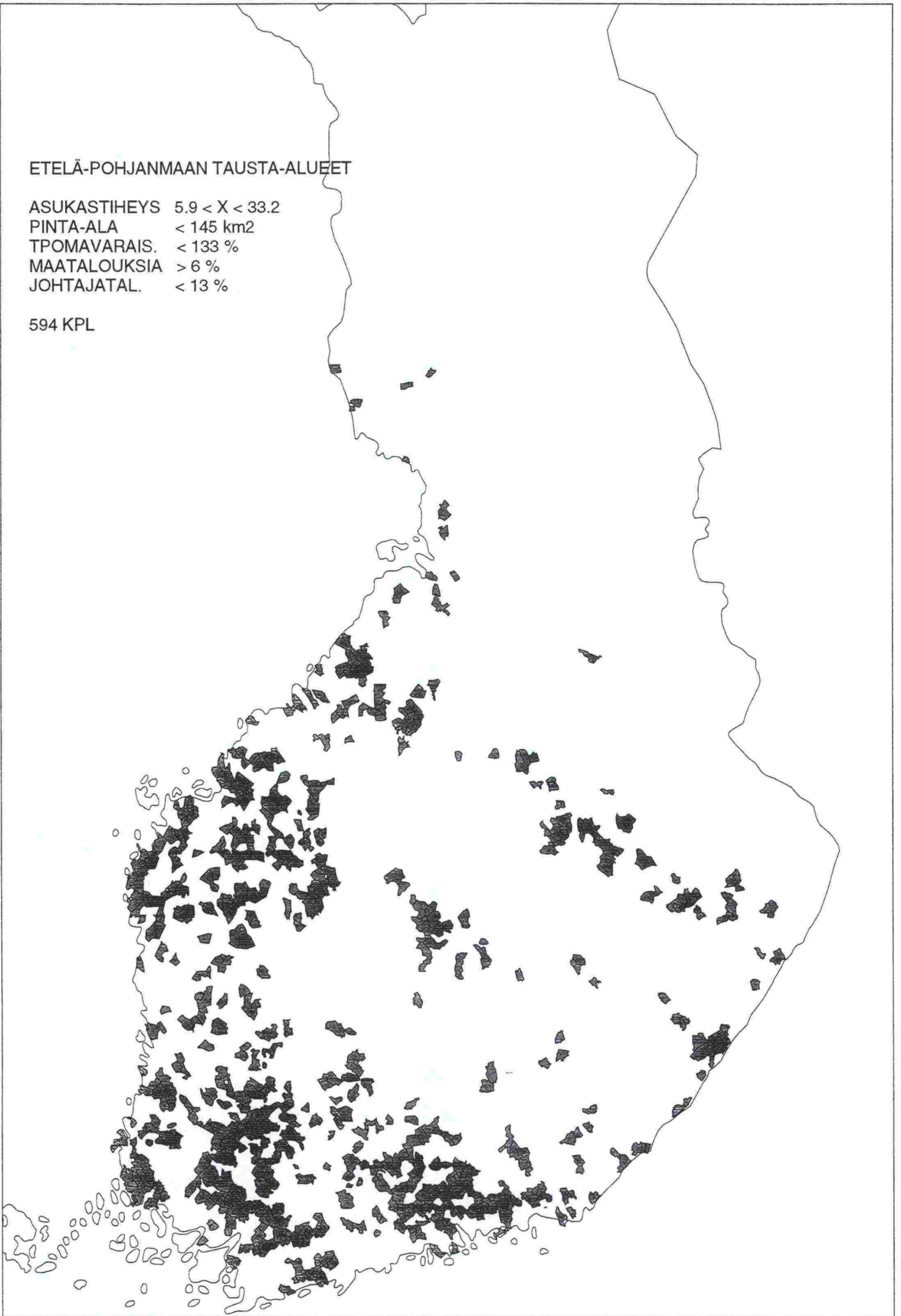
717 KPL



ETELÄ-POHJANMAAN TAUSTA-ALUEET

ASUKASTIHEYS $5.9 < X < 33.2$
PINTA-ALA $< 145 \text{ km}^2$
TPOMAVARAIS. $< 133 \%$
MAATALOUKSIA $> 6 \%$
JOHTAJATAL. $< 13 \%$

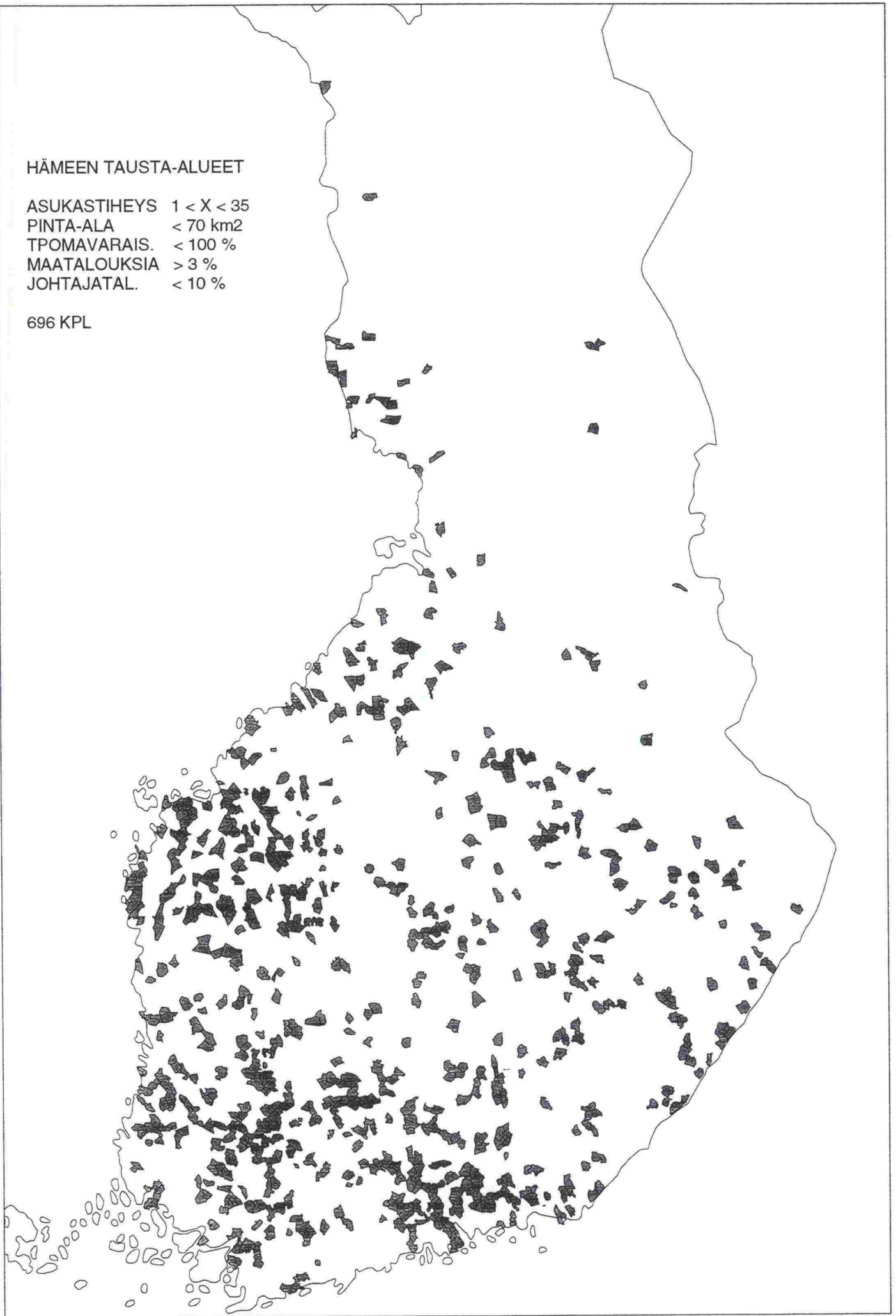
594 KPL



HÄMEEN TAUSTA-ALUEET

ASUKASTIHEYS $1 < X < 35$
PINTA-ALA $< 70 \text{ km}^2$
TPOMAVARAIS. $< 100 \%$
MAATALOUKSIA $> 3 \%$
JOHTAJATAL. $< 10 \%$

696 KPL



KYSELY**Alempiasteisten teiden ylläpidon ja hoidon merkitys
asutukseen ja yrityselämään****1. Missä kylässä asutte?**

Kylän nimi ja postinumeroalue _____

2. Minä vuonna olette syntyneet?

Syntymävuosi 19_____

3. Sukupuoli?

1 Mies

2 Nainen

4. Montako henkilöä kuuluu ruokakuntaanne Te mukaanlukien?

1 2 3 4 5 6 7 tai enemmän _____

5. Moniko henkilö ruokakunnastanne käy vakituisesti ansiotyössä?

0 1 2 3 4 5 tai enemmän _____

6. Katsotteko olevanne pääasiassa

1 työntekijä

2 toimihenkilö

3 johtavassa asemassa oleva

4 yrittäjä

5 maanviljelijä

6 kotiäiti, perheenemäntä, vanhempainlomalla

7 opiskelija, koululainen

8 eläkeläinen

9 varusmies

10 muu, mikä? _____

7. Montako henkilöautoa ruokakunnassanne on yhteensä?

0 1 2 3 4

8. Onko Teillä itsellänne käytettävissä auto matkoillanne?

- 1 aina, olen auton pääasiallinen käyttäjä
- 2 silloin tällöin
- 3 ei ollenkaan

9. Käyttekö itse ansiotyössä kylän ulkopuolella?

- 1 en
- 2 kyllä, missä? Kunta _____ postinumeroalue: _____
- 3 työskentelen kotona

10. Mitä kulkuneuvoa käytätte päivittäisillä työmatkoilla?

- 1 henkilöautoa
- 2 linja-autoa
- 3 polkupyörää
- 4 kävelen
- 5 muuta kulkuvälinettä, mitä? _____

11. Missä käytte yleensä ostoksilla?

- 1 Omassa kyläkaupassa
- 2 Hartolassa
- 3 Heinolassa
- 4 Muualla, missä (kylän/alueen nimi): _____

12. Kuinka usein käytte ostoksilla?

- 1 päivittäin
- 2 2-3 kertaa viikossa
- 3 kerran viikossa
- 4 2-3 kertaa kuukaudessa
- 5 harvemmin

13. Kuinka usein teette ostoksia työmatkan yhteydessä?

- 1 päivittäin
- 2 2-3 kertaa viikossa
- 3 kerran viikossa
- 4 2-3 kertaa kuukaudessa
- 5 harvemmin

14. Arvioikaa matka-aika henkilöautolla kylästä päätien liittymään johtavalla osuudella (karttaan merkitty osuus):

Matka-aika on hyväkuntoisella tiellä kesäaikana _____ minuuttia

15. Kuinka tärkeinä ajomukavuuden kannalta Te pidätte seuraavia näkökohtia ajaessanne kyläänne johtavalla tiellä? Entä, mikä on käsityksenne asioiden nykytilanteesta. Mitä ongelmia mahdollisesti esiintyy ajaessanne kylätiellä (kts karttaliite)?

Näkökohta	Näkökohdan tärkeys kylätiellä					Vallitseva tilanne, mahdolliset ongelmat kylätiellä				
	Ei lainkaan merkitystä	Vähän merkitystä	Melko suuri merkitys	Erittäin suuri merkitys	En osaa sanoa	Ei ole ongelma	Melko pieni ongelma	Melko suuri ongelma	Erittäin suuri ongelma	En osaa sanoa
1- Kellirikko	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2 Tien pölyäminen	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3 Tien mutkaisuus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4 Tien llukkaus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5 Tien kapeus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
6 Paljon lunta tai sohjoa tiellä	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
7 Tien mäkisyys	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
8 Tien pinnan vauriot, kuten kuopat ja "kiharat"	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
9 Muu näkökohta, mikä _____	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
10 Muu näkökohta, mikä _____	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
11 Lyhyt matka-aika	1	2	3	4	5					
12 Liikenneturvallisuus	1	2	3	4	5					
13 Suunnitellun alkataulun pitävyys	1	2	3	4	5					
14 Riittävästi näkemä ohituksia varten	1	2	3	4	5					

16. Vaikuttaako tien kunto varaamaanne matka-aikaan eli joudutteko mahdollisesti lähtemään aikaisemmin liikkeelle, jos tie on esimerkiksi liukas?

- 1 Ei vaikuta (siirtykää kysymykseen 18)
2 Kyllä vaikuttaa

17. Miten tien kunto eri vuodenaikoina ja olosuhteissa Teidän arvionne mukaan vaikuttaa matka-aikaan kylästä päätien liittymään (karttaan merkitty osuus)?

Kuinka paljon seuraavien tienpitoon liittyvät puutteiden takia pitäisi varata lisää matka-aikaa

Puute	Varaus matka- aikaan (min)	Ei merkitystä	En osaa sanoa		
1 Tien lumisuus					
2 Tien pölyäminen					
3 Tien liukkaus					
4 Kelirikko tai tien huono kunto					
5 Muu, mikä					
6 Muu, mikä					

18. Kuinka tärkeinä pidätte seuraavia tienpidon toimenpiteitä kylätiellä (karttaan merkitty osuus) edellä esiin tulleiden ongelmien poistamisen (pienentämisen) kannalta, kun otetaan huomioon tienpitoon käytettävissä olevat rajalliset resurssit?

Tienpidon toimenpide kylätiellä	Ei lainkaan merkitystä	Melko pieni merkitys	Melko suuri merkitys	Erittäin suuri merkitys	En osaa sanoa
1 Soratien päällystäminen	1	2	3	4	5
2 Kelirikon vaikutusten ehkäisy	1	2	3	4	5
3 Soratien pölyämisen estäminen	1	2	3	4	5
4 Tien mutkien oikaisu	1	2	3	4	5
5 Tien liukkauden torjunta	1	2	3	4	5
6 Tien leventäminen	1	2	3	4	5

7 Säännöllinen auraus	1	2	3	4	5
8 Tien mäkien loiventaminen	1	2	3	4	5
9 Soratien kuoppien ja "kiharoiden" tasaaminen	1	2	3	4	5
10 Muu, mikä: _____	1	2	3	4	5

19. Miten merkittävänä pidätte kylätien parantamista seuraavien tekijöiden osalta?

Näkökohta	Ei merkitystä	Vähän merkitystä	Melko suuri merkitys	Erittäin suuri merkitys	En osaa sanoa
1 Työssäkäyntimatkat	1	2	3	4	5
2 Asiontimatkat	1	2	3	4	5
3 Koulumatkat	1	2	3	4	5
4 Vapaa-ajan matkat	1	2	3	4	5
5 Liikenneturvallisuus	1	2	3	4	5

Näkökohta	Positiivinen merkitys	Negatiivinen merkitys	Ei merkitystä	En osaa sanoa
1 Yritystoiminnan kehitys	1	2	3	4
2 Kauppapalveluiden kehitys	1	2	3	4
3 Väestömäärän kehitys	1	2	3	4
4 Kylän yleinen kehitys	1	2	3	4

Kommentteja liittyen kyläänne johtavan tien kuntoon, parantamiseen ja sen vaikutuksiin kylänne pitkän aikavälin kehitykseen:

KIITOS VAIVANÄÖSTÄNNE

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 54/1996 E18 suunnitteluperiaatteiden kehittäminen; Tiemiljö. TIEL 3200422
- 55/1996 E18 suunnitteluperiaatteiden kehittäminen; Liikenteenohjaus. TIEL 3200423
- 56/1996 E18 suunnitteluperiaatteiden kehittäminen; Tienvarsipalvelut. TIEL 3200424
- 57/1996 Kiviaineksen raemuodon vaikutus päällystekiviaineksen kulutuskestävyyteen. TIEL 3200425
- 58/1996 En jämförelse av trafiksäkerheten i Finland, Sverige och Norge. TIEL 3200418R
- 59/1996 Kestävä kehitys alueellisessa kehittämistyössä. TIEL 3200426
- 60/1996 Kevyen liikenteen väylien kuntoluokitusjärjestelmä. TIEL 3200427
- 61/1996 Kokemuksia liikennesektorin eurooppalaisista strategioista. TIEL 3200428
- 62/1996 Kuhmon taajamatien parantaminen; Yhteenveto seurannasta. TIEL 3200429
- 63/1996 Tyhjätilan vaikutus asfalttipäällysteen ominaisuuksiin. TIEL 3200430
- 64/1996 Päätöksenteon avustaminen tienpidon suunnittelussa. TIEL 3200431
- 65/1996 Tieliikenneolojen kehitys 1945-1995. TIEL 3200432
- 66/1996 Tienpidon toimet tieverkon arvon säilyttäjänä. TIEL 3200433
- 67/1996 Korkealuokkaisten väylien liikennevalojen turvallisuus. TIEL 3200434
- 68/1996 Tieliikenteen hinnoittelun muutosten vaikutukset. TIEL 3200435
- 69/1996 Telekaapelasennusten vaikutus tierakenteeseen. TIEL 3200436
- 70/1996 Kantavan kerroksen asfalttibetoni; Referenssimateriaalin ominaisuudet. TIEL 3200437
- 71/1996 Ajonopeuksien liikenneturvallisuusvaikutukset: Ajonopeuksien turvallisuusvaikutusten riippuvuus ulkoisista tekijöistä. TIEL 3200438
- 72/1996 Ajonopeuksien liikenneturvallisuusvaikutukset: Ajonopeuden turvallisuusvaikutukset yksilöllisestä näkökulmasta. TIEL 3200439
- 73/1996 Autonkuljettajien informaatiotarpeet. TIEL 3200440
- 74/1996 Liikenteen kysyntä; Yhteenveto tutkimusohjelman julkaisuista. TIEL 3200441
- 75/1996 Hematiittijauheen soveltuvuus SMA-massaan. TIEL 3200442
- 76/1996 Muuttuvan nopeusrajoitusmerkin tekniikan vaikutukset ajonopeuksiin ja merkin muistamiseen. TIEL 3200443
- 77/1996 Syvästabilointi kehittyvänä pohjavahvistusmenetelmänä; International Conference IS-Tokio '96. TIEL 3200444
- 78/1996 Moreenin rakeistaminen pellettoimalla; Nykytilaselvitys. TIEL 3200445
- 79/1996 Geotekniikan informaatiojulkaisuja: Pohjanvahvistusmenetelmän valinta. TIEL 3200446

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-308-2
TIEL 3200447